it.
97

~~J. XXXIII~~. 82.

Nördl. Eismeer.

Gt. o. 497. Geogr.

Ansicht des Eismeers mit den Eisbergen
und den beim Fange des Walfisches beschäftigten Grönlandfahrern.

Reise ins Eismeer
und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen
im Jahre 1801

nebst

einer genauen Beschreibung des Wal-
fischfanges

von

Friedrich Gottlob Köhler,
Seilermeister in Pirna.

L. SCHÖNLEIN.

Mit zwei Kupfertafeln.

Leipzig, 1820.
Bei Christian Ernst Kollmann.

Staats-
Bibliothek
Bamberg

Vorrede.

Die Ankündigung der Geschichte meiner Reise ins Eismeer hat eine unerwartet günstige Aufnahme gefunden, und ich bin deshalb um so mehr bemüht gewesen, zu leisten, was in meinen Kräften stand. Um die von mir aufgezeichnete Erzählung so zu geben, wie es die Achtung gegen das Publikum fodert, habe ich meine Handschrift einem Gelehrten mitgetheilet, welcher die Schreibart verbessert, übrigens aber dem Meinigen nichts hinzugesetzt hat, als einige Bemerkungen im 3ten und 5ten Abschnitte, welche

aus einer ältern Reisebeschreibung, jedoch mit einigen Veränderungen, entlehnt worden, da ich dieselben, als er sie mir vorlegte, mit meinen eigenen Beobachtungen völlig übereinstimmend fand. Auch verdanke ich ihm die in dem Anhange befindlichen Zusätze, woran ich gar keinen Antheil habe, aber ich glaube, sie werden hier an ihrer Stelle stehen und dazu dienen, manches in meiner Beschreibung zu erläutern.

Pirna, im Juny 1819.

F. G. Köhler.

Einleitung.

Lebhaft fühle ich, wie sehr ich auf Nachsicht und Entschuldigung rechnen muß, daß ich in meinen Verhältnissen es wage, öffentlich vor dem Publikum aufzutreten, um von meiner Seereise etwas zu erzählen. Als ich unter den Eisbergen am Nordpol herum schwamm, und mit Walfischen, Robben und Eisbären zu thun hatte, dachte ich wahrlich nicht daran, daß ich eines Tages, statt des Strandmessers, der Harpune und des Robbenknittels, auf dem lieben festen Lande eine Schreibfeder in die Hand nehmen sollte, um meine Abenteuer und Erfahrungen niederzuschreiben. Aber achtzehn Jahre nach meiner Rückkehr lasse ich mich von werthen Freunden und Gönnern, die meinen Erzählungen von den Wundern jener Eiswelt oft gern zugehört haben, endlich noch dazu verleiten. Auch haben die neusten Entdeckungsreisen nach dem Nordpol dazu beigetragen, mich an meine eigenen Schicksale

lebhafter zu erinnern. Da ich nun einmal, ich weiß nicht ob in guter oder böser Stunde, den Vorsatz gefaßt habe, so muß ich fast bereuen, daß mir nicht schon auf dem Meere ein guter Geist in's Ohr geflistert hat, daß noch ein Reisebeschreiber aus mir werden sollte; ich würde dann wohl auf manche Dinge genauer Acht gegeben haben, wie sich's geziemt, wenn man eine Reise macht, um sie drucken zu lassen. Doch es mag so viel oder so wenig seyn als es will, was ich zu geben im Stande bin, ich kann mit Wahrheit versichern, daß ich nichts erzähle, als was ich selbst gesehen und beobachtet habe, und darum schmeichle ich mir doch, die Zeit wird nicht ganz verloren sein, die ich darauf verwende, meine Erinnerungen aufzuzeichnen. Ich würde schon zu meiner eigenen Zufriedenheit glauben, keine ganz unnützen Worte geschrieben zu haben, wenn junge Leute, besonders Handwerker, in der Beschreibung meiner Reise eine ernstliche Warnung fänden, sich nicht zu dem tollkühnen Streiche überreden zu lassen, als Matrosen in jene Gegenden zu gehen. Ich läugne es nicht, das Seeleben hat manche Annehmlichkeiten, und noch bis diesen Augenblick habe ich die Lust dazu nicht verloren — nur nicht nach Norden! Ein Matrose sagte einst: Wer Vater und Mutter todt geschlagen hat, der ist genug bestraft,

wenn er nach Grönland auf den Walfischfang fährt. Und er hat wahrlich recht.

Ehe ich nun die Erzählung meiner Reise anfange, ei es mir erlaubt, ein Paar Worte über meine frühern Lebensereignisse und Schicksale voraus zu schicken. Ich wurde im Jahre 1776 zu Mühlberg in Sachsen geboren, wo mein Vater eine Stelle als Schullehrer bekleidete. Meine Aeltern waren sehr arm, aber sie hatten das Lob frommer rechtschaffener Leute. Mein Vater starb, als ich noch nicht 9 Jahr alt war, und meine Mutter sah sich durch seinen Tod in noch härtere Armuth versetzt. Ich kam daher als Kind aus meiner Vaterstadt und wurde nach Görlitz geschickt, wo ich das Seilerhandwerk erlernte. Als ich im März 1794 frei gesprochen war, ging ich bald nachher auf die Wanderschaft. Der Wunsch, meine Heimath wiederzusehen, führte mich in das Meißnerland, und ich fand zuerst in meinem jetzigen Wohnorte Pirna Arbeit, wo ich mich ein halbes Jahr aufhielt. Aber die Lust die große Welt zu sehen, war so lebhaft in mir, daß an langes Bleiben nicht zu denken war. Ich nahm meinen Weg durch Sachsen, bereiste die Rheingegenden, Baiern, Elsaß, Lothringen, die Schweiz, den größten Theil von Teutschland und

Polen, Dänemark, ein Stück von Schweden und Holland.

Es fehlte mir in meiner Jugend nicht an Muth, Entschlossenheit und Herzhaftigkeit; aber ich darf ohne Unbescheidenheit von mir selber sagen, daß ich mich bei allem, was ich unternahm, klug, gesittet und anständig zu betragen wußte. Selbst unter der rohesten Menschenklasse vergaß ich mich nie. Ich hatte immer einen unruhigen Geist und stets trieb mich eine lebhafte Wißbegierde. Erfahrung, dachte ich, macht die Menschen klug; aber zu viel gesehen, zu viel erfahren zu haben, ist auch nicht immer jedes Menschen Glück; denn gewöhnlich lernt er dadurch einsehen, wie nichtig alles Irdische ist, und Menschen von weniger Erfahrung haben den Vortheil — wenn man es so nennen will — vor ihm voraus, daß sie sich über manche Dinge gleichgiltig hinweg setzen und sich nicht so sehr über Schlechtigkeiten ärgern.

Endlich war ich der Landreisen müde, und da ich nirgends ein Ruheplätzchen gefunden hatte, wollte ich mein Glück zur See und in fernen Himmelsgegenden suchen. So kam ich im Frühjahre 1801 nach Altona, zu der Zeit, wo die Grönland-

fahrer, die auf den Walfischfang gehen, abreisen. Mein Sinn stand gerade nicht dahin; aber auf Zureden einiger jungen Leute von meinem Handwerke, die auch zum ersten Mahl die Reise dahin machten, und die Gefahren und Beschwerden solcher Fahrten so wenig als ich kannten, entschloß ich mich, das tolle Abenteuer zu wagen und als Matrose nach Grönland zu gehen.

I.

Reise nach dem Eismeere.

Ich ging an Bord des Schiffes Grönland von 3 Masten, unter Kapitain Johann Schmit aus Jütland. Am 16. März 1801 verließen wir Altona in Gesellschaft von achtzehn Schiffen, die gleichfalls nördlich segelten. Es war ein schöner heitrer Tag. Als das Schiff segelfertig war, wurden wir alle gemustert, unsre Gesundheit wurde noch einmahl untersucht, und nachgesehen, ob unsere Sachen in gehörigem Stande wären, uns gegen die Kälte zu schützen. Ich erhielt monatlich 7 Thaler, doch hat jeder von der Mannschaft auf einem Grönlandfahrer noch einige kleine Einkünfte, wenn der Fang gut ist. Für Kleider aber muß jeder selbst sorgen, und erhält dazu einen Vorschuß von einer zweimonatlichen Löhnung, wofür er sich den Schiffsanzug kauft. Der nothdürftigste Anzug besteht in 2 Paar guten Stiefeln, einem halben

Dutzend Strümpfe, 4 Paar Beinkleider von grober Sackleinwand, 8 Paar Handschuhen und 2 Pelzmützen. Diesen Anzug kann man für den erhaltenen Vorschuß kaufen, weil alles so eingerichtet ist, daß es nur ein halbes Jahr hält. Vor der Abfahrt mußten wir sämmtlich Treue schwören, und versprechen, das Schiff nicht zü verlaßen, „so lange Kiel, Steng, Stach, Mast und Wand noch steht.“

Als wir mit Ostwinde von Altona abfuhren, nahm jeder von der Mannschaft mit dreimaligem Hurrahgeschrei Abschied vom festen Lande. Bei Glückstadt lag ein kleines Kriegsschiff, eine Fregatte, welche wir mit Aufsteckung unserer großen Flagge begrüßten. Der Kapitain, oder Befehlshaber des Schiffes stand auf dem Verdecke und sagte uns durch ein Zeichen mit dem entblößten Degen Lebewohl. Auf beiden Ufern standen Menschen, die ihre Hüte schwenkten und uns ein freudiges Hurrah nachriefen. Alles dies war mir ein so ungewöhnliches Schauspiel, daß ich mich nicht satt sehen konnte. An demselben Tage kamen wir bis Cuxhaven, wo wir Abends vor Anker legten. So endigte glücklich der erste Tag unserer Fahrt, und mit angenehmen Hoffnungen begann ich das neue Leben, worein ich mich versetzt sah.

Früh am andern Morgen mußte das Schiffsvolk auf das Verdeck. Die Anker wurden gelichtet, die Segel aufgezogen, und nun ging's in die hohe See. Die Mannschaft wurde in 3 Wachen eingetheilt, nämlich Kapitains- Steuermanns- und Bootsmanns-Wache, wovon jede aus 14 Mann bestand. Als dieß geschehen war, und wir die Mündung der Elbe verlaßen hatten, erhielt jeder gemeine Mann einen holländischen Käse von fünf Pfund.

Bei Cuxhaven trafen wir sehr viel Eis. Es schien, als ob sich alles Eis aus der Elbe, das erst wenige Tage vorher bei Altona vorbei gezogen war, dort gesammelt hätte, und wir fürchteten uns in die See zu gehen. Die Ursache dieser Erscheinung ist, daß die Flut das Eis aus der See wieder in die Elbe herein bringt, worauf es mit der Ebbe wieder hinunter geht. Mir schauderte hier schon bei dem Gedanken an Grönland; denn das Schiff mußte sich mit der größten Gewalt durcharbeiten. Ungefähr eine halbe Stunde segelten wir so im Eise, bis endlich Land und Eis verschwunden war. Links von Cuxhaven, eine oder zwei Meilen weit, ließen wir eine kleine Insel, Namens Neumark liegen, worauf wir vier bis fünf

kleine steinerne Häuser mit Ziegeldächern sahen. Der Himmel war bis Mittag mit Wolken bedeckt. Darauf aber wurde es hell, und die Sonne warf ihre Strahlen in das Meer, das aber nicht ganz ruhig war. Zum ersten Mahle genoß ich den herrlichen Anblick, wie die Sonne sich allmählich ins Meer senkte. Ein betrunkener Matrose saß in diesem Augenblicke auf einer Kiste mit einem halben Anker Branntwein auf dem Schoße, den er mit dem linken Arme umschlungen hielt, während er in der rechten Hand eine blecherne Obertasse hatte. Dabei stimmte er lustig das Liedchen an: „Alles liebt und paart sich wieder" — was in der That nicht sonderlich zu unserer Lebensart paßte. Es war sehr lustig anzusehen, wie der Kerl bei allem Schwanken des Schiffes das Branntweinfaß so geschickt auf den Knieen zu halten wußte, da doch wir nüchternen Leute kaum auf den Beinen stehen konnten. Wer zum ersten Mahle auf der See ist, kann sich nicht so leicht daran gewöhnen. So standen auch einmahl einige von uns auf dem Verdeck beisammen, als das Schiff heftig zu schwanken anfing. Wir verloren alle das Gleichgewicht. Einer wollte sich an dem Andern festhalten, um nicht zu fallen, und als der Erste die Hobelbank des Zimmermanns ergriff, und wir uns alle an

einander geklammert hatten, schlugen wir sammt und sonders auf die Leh-Seite — d. i. diejenige Seite des Schiffes, die vom Winde niedergedrückt wird — und zogen die ganze Hobelbank auf uns, wobei wir zum Glück mit kleinen Quetschungen davon kamen. Unser lustiger Matrose jubelte indeß so lange und laut, daß endlich der Steuermann kam, und ihm Ruhe gebot, weil das Schiffsvolk schlafen wollte. Der Matrose achtete nicht darauf und lärmte fort. Der Steuermann erschien zum zweiten Mahle, und im heftigen Wortwechsel versetzte er dem fröhlichen Zecher einen so derben Faustschlag, daß er ihm mit dem großen meßingenen Ringe, den er am Finger trug, eine tiefe Wunde beibrachte. Der Matrose fuhr mit der Hand über den Kopf und als er Blut sah, sprach er: „Steuermann, jů hem mick schlahn, dat Blaud all leb; jů kann sick all vor mick wahren.“ (Steuermann, ihr habt mich geschlagen, daß das Blut läuft, ihr könnt euch vor mich in Acht nehmen) — Drohworte, die er vielleicht zu erfüllen dachte, wenn er ihn einmal auf dem festen Lande treffen würde. Die Kopferschütterung hatte ihn jedoch etwas zur Besinnung gebracht, und als er seinen Kopf verbunden hatte, legte er sich ruhig auf die Dielen zum Schlafen nieder.

Diese kleine Störung war das Vorspiel einer furchtbaren Nacht. Auch an diesem zweiten Tage war unsere Fahrt bis jetzt glücklich gewesen. Wir waren Helgoland vorüber gesegelt, und hatten noch an demselben Tage unsern Lotsen entlassen. Die Ankertaue wurden von den Ankern losgebunden, und die Ankerlöcher zugenagelt, die Anker aber blieben auswendig hangen, wo sie fest gebunden, und von dem gemeinen Mann benutzt werden, seiner natürlichen Bedürfniße sich zu entledigen.

So schien alles die günstigsten Aussichten zu versprechen, und mir gefiel das Seeleben immer mehr. Das Meer ist in jenen Gegenden sehr lebhaft und wimmelt von Schiffen aller Nationen. Es ist ein wunderschönes Schauspiel, die Schiffe mit vollen Segeln kreuzen zu sehen, wie sie nach allen Weltgegenden hin steuern. Als aber die Nacht anbrach und die Schiffe sich in der Dunkelheit verloren, war es mir freilich nicht mehr so ganz leicht und freudig ums Herz. Es wurde immer stiller auf dem Schiffe, das Schiffsvolk sprach leiser als bei Tage, und immer lauter hörte man das Brausen des Meeres. Manche überließen sich schon bangen Besorgnissen, besonders zwei meiner Freunde, die eben so sehr als ich Neulinge auf der See waren.

O was haben wir gethan! sprachen sie ängstlich, als sie zu mir traten. Ich suchte ihnen Muth einzusprechen, und erinnerte sie, daß es auf dem Lande dem wandernden Handwerker oft noch schlechter gehe, wenn er keine Mittel in Händen habe, sich zu nähren, und oft nicht wisse, wohin er sein Haupt legen solle, da wir doch auf dem Schiffe solche Noth nicht zu besorgen hätten. Wir Teutsche hielten immer treulich zusammen und lebten sehr brüderlich, denn das übrige Schiffsvolk bestand aus Dänen, Jütländern und Holländern. Es waren unser fünf, der Schiffwundarzt, der Sohn eines Predigers aus der Gegend von Stendal, zwei Seiler aus Pesth und Halberstadt, ein Fleischer aus Erfurt und ich. Wir standen gegen zehn Uhr noch beisammen und erzählten im freundschaftlichen Gespräche von unsern Landreisen, als der Bootsmann zu uns trat, mit den Worten: „Wat stahn jů hi, legen jů sick slopen; jů werden ni lange legen können, me gregen hüht noch slecht Wether" (was steht ihr hier, legt euch schlafen, ihr werdet nicht lange liegen können, wir kriegen heute noch schlechtes Wetter.) Und er hatte wahr gesprochen. Der Wundarzt und ich standen nicht weit von einander, um uns zu entkleiden, als das Schiff immer mehr so heftig schwankte, daß wir uns ängstlich umsahen. Die

Lampe, die an einem Faden zwischen dem Verdeck hängt, fing an zu baumeln; Fäßer und Kisten krachten; die Schlafenden wachten auf und fragten: ob der Wind stark wehe. Das wachhabende Schiffsvolk war in lauter Bewegung auf dem Verdeck. Der Steuermann stand selbst auf, und als er sich etwa eine Viertelstunde auf dem Verdeck umgesehen hatte, kam er zurück, mit den Worten: ed hett all nix tu bedüten; ed weihet en betgen hart — (d. i. es hat gar nichts zu bedeuten, es wehet ein bischen stark.)

Ich legte mich auf diese tröstliche Versicherung nun auch nieder. Aber das furchtbare Krachen im Schiffe ließ mich kein Auge schließen. Das Schiffsvolk lag ruhig und die Meisten schliefen, als sich plötzlich eine Kiste aus ihren Klammern los riß, hin und her rollte, und ein entsetzliches Getöse machte. Hättest du doch, dachte ich, die Trostworte wieder, die du vor wenig Augenblicken zu deinen Freunden gesprochen hast! Der Wind wurde von Minute zu Minute heftiger. Mehrere vom Schiffsvolke standen auf, um sich anzukleiden, schwankten aber wie betrunken, von der heftigen Bewegung des Schiffes. Auf dem Verdecke entstand nun ein so furchtbares Geräusch, daß mir anfing bange zu werden. Die

wachhabende Mannschaft warf alles, was sie in die Hände bekommen konnte, aufs Verdeck, um Lärm zu machen, und schrie dazu: Alle Mann na boben tau! d. i. alle herauf! Jeder kleidete sich nothdürftig an und eilte aufs Verdeck. Zwei Matrosen standen schon am Steuerruder, was ein Zeichen des Sturmes ist. Wir wurden nun zur Arbeit eingetheilt, und mußten hinauf und Rest einbinden, d. h. die Segel kleiner machen. Kaum aber hatten wir dieses Geschäft verrichtet, und waren noch erst wenige Minuten auf dem Verdecke, als es schon wieder hieß: Macht Segel fest und Sturmfocke los; d. h. dasjenige Segel, welches zwischen dem großen und vordern Mast angebracht wird; es ist nicht groß, und wird blos bei Sturm beibehalten.

Es war eine schwarze Finsterniß umher, und gewiß, eine schrecklichere Nacht habe ich nie erlebt; aber ich blieb meinem Wahlspruch treu: Laß den Muth nicht sinken! und konnte in dieser Gemüthsstimmung manchen Furchtsamen und Einfältigen ermuntern. Die Nacht verging unter Angst und Arbeit, bis bei Anbruch des Tages der Sturm sich legte, und wir unsere Fahrt glücklich fortsetzen konnten. Ich war mit mehrern Andern schon in

der Nacht des Sturmes seekrank geworden. Es kamen viele kleine Landvögel an Bord, unter andern auch Rothkehlchen und Finken, die so kirre waren, daß man sie mit der Hand haschen konnte. Auch ließen sich nun viele Seevögel sehen, die sich aber nur zuweilen einige Minuten an unsere Masten setzten. Alle mit uns ausgelaufenen Schiffe waren weg, doch hatten wir immer viele andre in unserm Gesichtskreise. Am 5ten oder 6ten Tage schrie alle Mannschaft auf dem Verdeck: Land! Es war Norwegen. Ein wahres Wonnegefühl gab uns dieser Anblick, obgleich wir nur erst wenige Tage zwischen Himmel und Meere uns umher bewegt hatten. Wir kamen durch den Trichter, oder die Meerenge zwischen Norwegen und den britischen Inseln, und segelten so nahe längs der Küste von Norwegen, daß wir die furchtbar hohe Gebirgskette dieses Landes stets im Auge hatten. Viele wünschten herzlich, wieder ans Land gehen zu können, so müde war Mancher des Seelebens schon in den wenigen Tagen geworden.

Einige Tage nachher kamen wir in das nördliche atlantische Weltmeer, oder die spanische See, wie die Matrosen es nennen. Dieses Meer ist sehr ungestüm und weit höher als die Nordsee, die wir

verlaßen hatten. Einst in der Nacht, als wir, des starken Windes wegen, die Segel fest machen mußten, fehlte uns, während wir oben waren, ein Mann. Als wir mit der Arbeit fertig waren und wieder hinunter stiegen, griff Einer von uns unter die Salung am großen Mast und siehe da! der Vermißte hatte diesen Schlupfwinkel gewählt. Jener zog ihn bei den Haaren hervor, nahm das Stachtau — ein Tau, das vom großen Mast von oben her nach dem vordern Mast führt — zwischen die Beine, und indem er den Kerl schwebend hielt, fuhr er hinunter mit ihm ins Meer. Das war die Strafe für das Verstecken, und überdieß erhielt er von jedem 3 Hiebe mit einem Endtau.

Unsere Fahrt ging nun sehr glücklich, bis wir endlich am 25ten Tage unserer Reise, am 3ten Ostertage, den 7ten April, das erste Eis erblickten, das wir mehrere Stunden vorher am Himmel schon gesehen hatten. Es war jedoch nur kleines Treibeis, das sich an demselben Tage wieder verlor. Fünf Tage lang sahen wir nun kein Eis, bis wir am sechsten endlich unter die ungeheuern Eismassen geriethen, wo nun unsere Noth anging.

Ehe ich aber unsere Beschwerden und Beschäftigungen in jenen nördlichen Gewässern schildere, und

die Merkwürdigkeiten des Eismeeres beschreibe, glaube ich vorher erst ein Paar Worte über unsre Lebensweise und die Einrichtungen im Schiffe sagen zu müssen, damit ich nicht nöthig habe, meine Erzählungen und Beschreibungen in der Folge durch Erläuterungen zu unterbrechen und meinen Lesern alles desto deutlicher sei.

II.

Seeleben und Einrichtungen auf dem Schiffe.

Der Seemann zieht das Seeleben allen andern Lebensarten vor und mag nicht immer auf dem Lande sein. Wie viele Beschwerden und Gefahren ihn auch bedrohen, die Gewohnheit macht alles leicht, und ich selbst habe meine Vorliebe für das Seeleben so wenig verloren, daß ich glaube, es ist ein Gott recht wohlgefälliges Leben, so lange das Schiff ruhig auf dem Meere schwimmt. In den engen Raum eingeschlossen, sieht und hört man da nichts von der Welt eitlem Thun und Treiben.

Nichts ist natürlicher, als die große Liebe, womit der Seemann an dem Schiffe hängt, das ihn durch alle Gefahren trägt, die das unsichere Element, worauf er schwimmt, ihm bereitet. Jeder trägt gern alles Mögliche zur Erhaltung des Schiffes bei, und der wahre Seemann ist von selbst schon bedacht,

die Ordnung zu erhalten, ohne welche das Zusammenleben auf der See nicht möglich sein würde und selbst die Gesundheit nicht erhalten werden könnte. Daher die strengen Vorschriften und Gesetze, die auch auf unserm Schiffe galten. Tabackrauchen und Kartenspiel waren durchaus verboten. Ehe jemand zum Essen kam, mußte es bewiesen sein, daß er den Mund ausgespült und das Gesicht so wie die Hände gewaschen hatte; wer diese Vorschrift nicht befolgte, erhielt drei Hiebe mit einem Tau = Ende. Jeder ohne Unterschied mußte alle 8 Stunden unter die große Lucke treten, und das Hemd ausziehen, um nachzusehen, ob sich Ungeziefer eingenistet habe, und bei heftiger Kälte war das in der That ein böses Stück Arbeit. Diebstahl, besonders Entwendung eines zum Anzuge gehörigen Stückes, wurde sehr hart mit Hieben bestraft. Alles was wir auf dem Lande schlecht nennen, muß auf der See, wo bei dem engen Zusammenleben gegenseitiges Vertrauen so nothwendig ist, natürlicher Weise für doppelt schlecht gelten. Der Kajütenjunge legte sich einst drei Kartoffeln auf das Feuer, und als ihm eine davon gestohlen wurde, folgte eine so strenge Untersuchung, daß ich mit dem Diebe, wenn er wäre herausgebracht worden, das Trinkgeld nicht hätte theilen mögen.

So strenge aber der Seemann sich gegen seine Untergebenen, so strenge er sich gegen sich selber zeigt, und so ausgelassen er oft ist, wenn er, froh über das viele Geld, in dessen Besitze er sich sieht, wieder an das Land kommt, so gutherzig ist er auch. Ich will hier nur einen edlen Zug von drei Matrosen erzählen. Als wir uns im atlantischen Meere befanden, sahen wir eine portugiesische Brigg, welche Nothschüsse that. Der Sturm hatte sie schrecklich zugerichtet; der Fockmast war verloren; die Wellen hatten hinten das Heck und die Fenster in der Kajüte eingeschlagen, und das Fahrzeug war leck geworden, so daß es nicht mehr möglich war, es durch Pumpen zu erhalten. Bei diesem Anblicke baten jene Matrosen, Nahmens Meß, Benediks und Kreisen, den Kapitain inständig, ihnen zu erlauben, mit einer Schaluppe nach dem bedrängten Schiffe zu fahren. Vergebens stellte man ihnen vor, wie gefährlich es sei, sich mit der Schaluppe auf die so hohe See zu wagen. Sie ließen jedoch nicht ab mit Bitten, und meinten, das Schiff habe vielleicht nicht so viel Wasser, daß es ihnen möglich sein würde, mit Anstrengung aller ihrer Kräfte es auszupumpen, und man werde dann wohl sehen, wo der Leck sei. Mit aller Beredsamkeit würde es dem Kapitain vielleicht nicht gelungen sein, die

heldenmüthigen Seeleute abzuhalten, sich in solche Gefahr zu begeben; aber zu ihrem Glücke erlaubte es der Wind nicht, daß die beiden Schiffe sich nahe kommen konnten. In einer Viertelstunde waren die Unglücklichen uns aus dem Gesichte verschwunden und ohne Zweifel hat das Meer sie bald verschlungen.

Die Eintheilung der Mannschaft in 3 Wachen habe ich bereits oben beiläufig erwähnt. Jede Wache dauert 4 Stunden. Nach der Ablösung hat das Volk 8 Stunden frei, wenn nicht schlechtes Wetter eintritt, und während dieser Zwischenzeit kann jeder thun, was er will. Niemand aber darf zum Zeitvertreibe aufs Verdeck gehen, der nicht Wache hat. Auf einem, mit Kaufmannsgütern beladenen Schiffe sind, statt drei, nur zwei Wachen, und das Schiffsvolk hat also nur vier Stunden frei.

Bei ruhigem Wetter muß der erfahrene Matrose sich mit der jungen Mannschaft über das Tauwerk unterhalten, und sie üben, sich die Nahmen einzuprägen, die jedes Tau, jedes Leinchen hat, das sich nur im Kabelgat — der Platz zwischen Deck, wo das Leinzeug liegt — finden mag.

Um zu erfahren, wie viele Meilen der Steuermann in einer Stunde, oder in einer Wache, näm-

lich in 4 Stunden, bei gleichem Winde zurück gelegt hat, wird auf folgende Art verfahren. Man hat eine, mehrere Klaftern lange Schnur, die auf eine kleine Rolle gewickelt und an deren Ende ein kleines viereckiges Bret befestigt ist. Dieses Bret wird hinten am Schiffe ins Meer geworfen, und in dem Augenblicke, wo das Bretchen auf das Wasser fällt, stülpt man eine Sanduhr um, die ein Minutenglas hat. Sobald die Minute abgelaufen ist, hält man die Schnur fest, hohlt sie herein und mißt aus, wie viele Klaftern das abgelaufene Stück lang ist. Auf diese Art wird nach den abgelaufenen Klaftern die Meile berechnet.

Wenn sich Walfischfahrer im Eismeere begegnen und nicht zu weit von einander entfernt sind, wünscht die Mannschaft auf jedem Schiffe zu wissen, wie viel Fische das andere Schiff gefangen hat. Man nimmt, wenn man sich wegen des Windes oder wegen Unkunde der Sprache nicht zurufen kann, irgend etwas, z. B. einen Besen, eine Stange, in die Hand, und gibt damit dem vorbei fahrenden Schiffe so vielmahl ein Zeichen, als man Fische hat. Bei solchen Gelegenheiten habe ich oft den Stolz der Engländer bemerken können. Jedes englische Schiff wartet, bis das vorüberfahrende Schiff die

Zahl seiner Fische angegeben hat, und gibt dann immer ein paar mehr an, als jenes. Als ich eines Tages selbst auf dem Verdeck stand, um das Zeichen zu geben, befahl mir der Kapitain, 10 anzuzeigen, und setzte hinzu, der Engländer werde gewiß 11 oder 12 angeben. Und er hatte recht. Die Engländer treiben auch im Eismeere mit den Schiffen anderer Nationen Tauschhandel, besonders mit Messern, Scheren und andern Kleinigkeiten. Als Seeleute sind sie tüchtige Waghälse, aber ich habe oft mit Vergnügen beobachtet, wie sie auf ihren Schiffen mit der größten Geschicklichkeit und Behendigkeit zu Werke gehen.

Nicht selten habe ich auf dem festen Lande irrige Ansichten über die Art, wie Verstorbene auf Seereisen zur letzten Ruhestätte gebracht werden, gefunden. Mancher hat mich wohl gefragt, ob man nicht die Todten auf ein Bret gebunden ins Meer werfe. Keineswegs! Stirbt einer von den Obern und Vorgesetzten auf dem Schiffe, und erlauben es die Umstände, so wird der Leichnam aufbewahrt, bis das Schiff ans Land kommt und daselbst begraben; denn das Land liebt der Seemann im Tode mehr als im Leben, und wünscht, daß nach so vielen Fährlichkeiten, die er ausgestanden hat, sein

Leib einst im Schoße der Mutter Erde ruhen möge. Wenn aber einer von dem gemeinen Schiffsvolke auf der See stirbt, so wird ihm ein Stein an den Fuß gebunden, oder auch ein mit Ballast beschwertes Faß ihm an den Fuß befestigt. Man legt die Leiche alsdann vorne auf den Bord. Die Leichengebräuche sind verschieden, doch wird immer ein Gebet gesprochen; jeder spricht ein Vaterunser, während man den Leichnam in die Tiefe des Meeres hinab läßt. Der Seemann hält es für Schande und Schimpf, wenn sein Körper auf der See herum schwimmen sollte.

Aber wir kehren von den Todten zu den Lebenden im Grönlandfahrer zurück, und werfen nun auch einen Blick in ihre Küche. Daß ich meinen Lesern den Mund wässern mache, damit hat es freilich keine Noth. Morgens um 4 Uhr grobe Graupen mit etwas Butter zum Frühstück, und so einen Morgen, wie den andern. Der Mittagsküchenzettel bietet eben so wenig Abwechselung, eben so wenig Leckerbissen dar. Am Sonntage graue Erbsen mit Pökelfleisch; Montags gelbe Erbsen mit Stockfisch; Dienstags graue und Fleisch; Mittwochs gelbe und Stockfisch, Donnerstags eben so; Freitags graue und Fleisch, Sonnabends gelbe und

Stockfisch, und so wechseln die leidigen grauen und gelben eine Woche wie die andere. Nur ein paarmahl gab es weiße Bohnen und zweimahl Sauerkraut, und man freut sich mehrere Tage zum voraus, wenn es heißt: etwas anders als Erbsen! Man kann denken, was für ein Fest es war, als das Schiffsvolk am Geburtstage des Kapitains, am 28. Mai, mit 22 Flaschen Wein erquickt wurde, worin wir des Königs von Dänemark Gesundheit tranken. Bei der Gelegenheit beschenkte die Gunst des Kapitains Einige von der Mannschaft mit wenigen Kartoffeln, und auch ich war so glücklich, eine kleine und ein Stückchen zu erhalten. Das war ein köstlicher Leckerbissen! Das Brod, der Schiffszwieback, ist schlecht, und oft so alt, daß es ganz von Würmern zerfressen ist. Es sieht aus wie Torf, und muß erst aufgeweicht werden, ehe man es genießen kann. Diese groben Bissen stehen jedem zu Dienste, so oft er Lust hat, aber der Magen muß stark bellen, wenn man zu solchen Brode greift. Welche Sehnsucht man auf einer halbjährigen Reise nach weichem Brode hat, läßt sich leicht denken. Die übrigen Lebensmittel werden in Rationen vertheilt. Das Wasser ist eben so schlecht, als das Brod. Man braucht die leeren Wasserfässer beim Walfischfange zum Thrane, aber im nächsten Jahre

werden sie wieder mit Wasser gefüllt, und man kann sich vorstellen, wie stinkend es werden muß, wenn die Fässer nicht gehörig gereinigt worden sind. Manches Faß stinkt wie eine Kloake, und dennoch darf kein Tropfen davon vergossen werden.

Beschwerden sind das Loos aller Seefahrer, aber ich glaube, Reisen nach dem Eismeere sind die beschwerlichsten von allen, wie ich auch aus dem Munde vieler Seefahrer gehört habe. Denke man sich die kältesten, traurigsten Wintertage in unserm Himmelstriche, und man hat ein Bild von sehr vielen Sommertagen im Eismeere. Doch woran gewöhnt sich nicht der Mensch! Ich habe selbst in jenen rauhen Gegenden, wenn wir hinterm Wind an ein Eisfeld gelegt hatten, so manchen frohen Tag gehabt. Bei solchen Gelegenheiten erlaubte der Kapitain dem Schiffsvolke allerlei Leibesübung, wo wir Teutsche dann den Jütländern manchen Possen spielten, und es war eine Lust, wenn wir dabei über diejenigen, die uns zu befehlen hatten, Meister werden konnten. Ich will euch nur sehen, sagte der Kapitain, als wir Teutsche einst recht munter waren, wenn wir wieder ins Warme kommen! Er sah es gern, wenn das Schiffsvolk froh und guter Dinge war. Wenn es zuweilen gar nicht damit

gehen wollte, und alles still und niedergeschlagen war, kam er wohl zu mir und sagte: Min hochtüts-cher, mack man eng betjen dum tüg, dat de Lühde lustig wehren — d. i. mein Hochteutscher, mach doch ein Bischen dummes Zeug, daß die Leute lustig werden. Er machte auch selbst oft mit, und ehe er sich's versah, war er ausgeräuchert, so gut als der Gemeinste, und ging dann lachend davon. Immer aber wußte er sich so zu benehmen, daß er bei Niemand die Achtung verlor, und oft wenn er lange Possen mit uns getrieben hatte, durfte er nur plötzlich einen Befehl geben, und konnte des pünktlichsten Gehorsams und der Ehrerbietung eines Jeden versichert sein. In Gefahren theilte er die beschwerlichste Arbeit mit dem Geringsten von der Mannschaft. Ich kann es meinem Herzen nicht versagen, diese Gelegenheit zu ergreifen, um dem würdigen Manne, wenn ihm diese Blätter zu Gesichte kommen sollten, meinen warmen Dank für die freundliche Behandlung und Güte auszusprechen, die ich bei so mancher Gelegenheit während unserer Seereise von ihm erfahren habe.

III.

Fahrt im Eismeere und Merkwürdigkeiten dieser Weltgegend.

Als wir, wie ich oben erzählt habe, am 25ten Tage unserer Fahrt das Eismeer erreicht hatten, fuhren wir drei Tage im Eise, ohne daß uns etwas Merkwürdiges aufstieß, bis wir endlich am vierten Tage die ersten Seehunde oder Robben erblickten, die aber nur einzeln auf dem Eise lagen. Es wurden einige der erfahrensten Seeleute beordert, auf die Seehunde Jagd zu machen. Die Eisschollen, welche wir hier fanden, waren nicht größer, als ungefähr eine Elle im Quadrat, und es fiel mir auf, daß eine Scholle fast so groß als die andre, und jede rund war, was ohne Zweifel in dem steten Aneinanderreiben seinen Grund hat. Der Robbenfang beschäftigte uns nur in der ersten Zeit unserer Fahrt, und wie es dabei zugeht, werde ich unten ausführlich erzählen. Manchen Tag, manche Woche segelten wir nördlich, ohne daß uns etwas Wichtiges begegnete, bis wir in die Gegend kamen,

wo wir den Walfisch fanden, dessen Fang der Hauptzweck unserer Reise war. Dieß ist die Gegend der Insel Spitzbergen, wo es die meisten Walfische, aber nur wenig Seehunde gibt. Wir sind mit keinem Fuße ans Land gekommen, und haben uns die meiste Zeit in jener Gegend aufgehalten. Die Schiffe, welche auf den Walfischfang gehen, landen überhaupt nur im Nothfalle, wenn Stürme sie überfallen, oder wenn sie in Gefahr sind, vom Eise eingeschlossen zu werden. Nicht selten aber legten wir an Eisbergen an, was man sich hinter den Wind legen nennt; wie wir denn einst 3 Tage an einem solchen Berge bei der Insel Jan-Mayen östlich von Grönland lagen. Nur einmahl kamen wir Grönland nahe in einer Entfernung von 4 bis 500 Schritten, so viel ich's berechnen konnte, aber wegen der Eismassen, die ans Land getrieben wurden, war es uns nicht möglich näher zu kommen. Zweimahl waren wir in der Nähe von Nova Zembla, einmahl auf der westlichen, und das andre Mahl auf der nördlichen Seite; aber nur in der Entfernung einer halben Meile, weil wir wegen der Eismassen uns auch hier der Küste nicht nähern konnten. Die Westseite zeigte sich als ein grauer Felsen, mit etwas Schnee, auf der Nordseite aber war mehr Schnee zu sehen. Das Meer

zwischen Spitzbergen und Nova Zembla war oft ganze Tage ohne Eis, und das Eis nie sehr groß, sondern nur Treibeis. Oestlich und südlich von Spitzbergen aber fanden wir immer mehr Eis, als nördlich.

Der großen Insel Spitzbergen — die sich vom 77sten Grad bis über den 80sten Grad ausdehnt — waren wir oft nahe. In der Ferne sieht sie aus, wie eine schwarze Wolke mit vielen weißen Strichen. Sie hat ihren Nahmen von den spitzigen Eisbergen, womit sie umgeben ist, wie eine Festung mit Wällen. Die Eisberge endigen sich an den Spitzen wie Steinklippen, und die Spalten und Löcher der Berge sind mit Schnee ausgefüllt. Vorzüglich gewähren die sieben Eisberge, welchen wir mehr als einmahl sehr nahe gewesen sind, einen schönen, herrlichen Anblick, besonders wenn die Sonne sie bescheint, wo sie denn oft wie Gold und Edelsteine glänzen und das Auge blenden. Sie liegen in einer Reihe an der Küste zwischen den hohen Steinklippen, welche wie das Eis von schöner blauer Farbe sind. Von dem geschmolzenen Schnee auf den Klippen im Winter, und von dem darauf fallenden Regen im Sommer, wachsen die Eisberge jährlich an Größe. Wir freuten uns jedesmahl,

wenn wir diese Berge, die höchsten im Lande, zu Gesicht bekamen. Die Seeleute haben allen diesen Bergen Nahmen gegeben, deren ich mich aber nicht mehr erinnern kann. Nie habe ich einen Baum, oder grünen Strauch auf den Bergen gesehen. Ihre Spitzen sind in Wolken und dicke Nebel gehüllt. Sie sind so hoch, daß sie über ein Schiff mit Masten wie Thürme hervor ragen. Viele dieser Klippen gleichen verfallenen Mauern und sehen aus, als ob sie zusammen stürzen wollten, und oft fallen auch, wie man erzählt, große Stücke mit furchtbarem Getöse hinunter in die Tiefe. Manche Steinklippen haben einen feuerrothen Schein, und werfen einen so hellen Glanz zurück, daß die Sonne selbst bleich gegen sie scheint. Das Eis auf den Klippen zeigt sich in tausend seltsamen Gestalten, worin die Einbildungskraft Bäume, Schlösser, Kirchen, Schiffe, Walfische zu erblicken glaubt.

In dieser Gegend des Eismeeres gibt es die größten Eismassen, von welchen die Schiffe sehr oft zerdrückt werden. Auch wir befanden uns hier vom 14. bis 23. August in einer so schrecklichen Gefahr, daß wir uns Gott befahlen und unsern Untergang vor Augen zu sehen fürchteten, bis ein Nordwestwind das Eis aus einander trieb, und uns wieder

in freies Wasser brachte. Als wir unsern Fang in dem Meere um Spitzbergen gemacht hatten, segelten wir über jene Insel hinaus, und zwar 5 Tage und eben so viel Nächte lang. Ein Hamburgisches Schiff, das uns begleitete, veranlaßte uns zu dieser Fahrt. Es war nicht glücklich im Walfischfange gewesen, und der Kapitain, der den unsrigen kannte, hatte sich vorgenommen, gegen den Pol zu segeln, in der Hoffnung, todte Walfische anzutreffen. Wir fanden erst weniger, dann aber wieder mehr Eis; auf dem höchsten Punkte, den wir erreichten, war jedoch überall frei Wasser. Endlich aber rief der Steuermann des Hamburger Schiffes uns zu, daß sein Kompaß nicht mehr treu bleibe. Auf unserm Schiffe wurde dieß gleichfalls bemerkt, die Magnetnadel war in so unruhiger Bewegung, daß sie den Kurs nicht mehr anzeigte, und nun wurde sogleich auf beiden Schiffen Befehl gegeben, wieder südlich zu steuern.

Ehe ich von den Eisbergen im Meere rede, will ich vorher ein paar Worte von den nördlichen Meeren überhaupt sagen. In der Nordsee erheben sich die Wellen nicht gleich beim Anfange eines starken Windes, sondern nur nach und nach, bis sie endlich wie Berge aussehen. Dann breiten sie sich hin-

ten mit außerordentlicher Geschwindigkeit in die Tiefe aus, und fallen schäumend über einander. Nun aber hohlt die See die Wellen wieder und erhebt sich von neuen. Vor den kleinen Wellen, die im Sturme den großen folgen, weichen die Schiffe nicht, wohl aber jenen, die man Seeberge nennt. Bei heftigem Sturme sieht es auf der See aus, wie Schnee, der auf dem Eise vom Winde gestäubt wird. Ihre Fläche gleicht dann einem krausen Eise, das während des Frierens vom Winde gehindert wird. Alles ist mit weißem Schaume bedeckt. Bei Veränderung des Windes ziehen die Wellen oft gegen einander, und spritzen über die Schiffe. Wenn man aber aus der Nordsee weiter nach Norden segelt, sieht man die Wellen länger hinlaufen. Bei einem Sturme machen sie eben so viele schäumende Wirbel als in der Nordsee. Die Wellen sind hier aber weit größer als dort, und stürzen heftiger über einander. Die Nordsee wird nach einem Sturme bald wieder ruhig, hier aber dauert die Bewegung der Wellen zuweilen drei Tage lang. Selbst bei ruhigem Winde ist das Schwanken des Schiffes sehr heftig, und man kann weder gehen, noch sitzen, oder liegen, am wenigsten vorne und hinten, wo das Schiff tief in die See stößt. Das Seewasser ist sehr klar und man kann mehr als 12 Faden in

die Tiefe sehen. Bei dem Eise ist das Meer sehr tief. Die Farbe der See ändert sich nach der Beschaffenheit der Luft. Bei klarem Himmel ist die See blau; ist aber der Himmel ein wenig bewölkt, so wird sie grün und bei trübem Sonnenscheine gelblich. Wenn es ganz dunkel ist, so sieht sie schwarzblau aus, und bei einem Sturme grauschwarz. In den Gegenden, wo Eis ist, hat das Meer zuweilen eine vitriolblaue, zuweilen eine grüne Farbe.

Die Eismassen, die man im Eismeere findet, bestehen theils aus Treibeis, theils aus Eisbergen, oder Eisstücken von wunderbarer Gestalt und Größe, die in der See schwimmen. Das meiste Eis ist wohl Treibeis, was ich daraus schließe, daß wir zuweilen eine Gegend leer von Eis fanden, welche bei unserer Rückkehr wieder ganz voll war. In manchen Gegenden gegen Westen sah das Meer, so weit man sehen konnte, wie ein ganzes Eisfeld aus, aber ohne hohe Massen. Weiter südlich und nördlich gibt es aber größere und höhere, doch habe ich keine höhern Massen von Treibeis gesehen, als von 10 bis 12 Ellen, aber nach Länge und Breite wohl Massen von 3 bis 400 Schritt. Wenn das Eis in jenen Gegenden im April und Mai gebrochen ist, kommt es theils östlich von Nova Zembla,

theils aber, und zwar am meisten, westlich von der Ostseite Grönlands, oder von Jan-Mayen-Eiland her, und treibt nach Spitzbergen hin. Dieses Westeis kommt immer in großen Massen, die mit Schnee bedeckt sind, und also außer dem Wasser ganz weiß aussehen; so weit aber die Wellen daran spülen, zeigt es sich blau, auch kann ich mich erinnern, daß manche Massen schwarzgrau ausgesehen haben. Noch ehe man die festen Eismassen erblickt, verrathen sie sich in sehr weiter Ferne durch einen hellen Streif am Himmel, den die Seeleute Eis-Blink nennen. Das Seewasser spritzt an jene Eisfelder und bringt allerlei schöne Bilder daran hervor. Die Eisfelder gehen weit tiefer ins Meer, als sie über demselben hervor ragen. Sie sind hart wie Stein, und lassen sich nicht so leicht als anderes Eis spalten.

Von diesem Treibeise nun unterscheiden sich die Eisberge, welche man hier und da im Meere sieht, wo sie auf dem Grunde zu ruhen scheinen, und oft lange Zeit unveränderlich ihre Lage behalten. In der That hörte ich mehr als einmahl, wenn wir an solchen Eismassen vorüber fuhren, das Schiffsvolk sagen: An diesem Felde haben wir voriges Jahr

mehrere Tage hinter dem Winde gelegen. Ich besinne mich, wie einst der Schimmann — der in dem innern Raume des Schiffes den Befehl uud die Oberaufsicht führt — als wir zwischen zwei großen Eismassen hindurch segelten, versicherte, er kenne diese Massen schon seit 5 Jahren und habe sie immer auf derselben Stelle gefunden. Der alte Mann mußte das Eismeer wohl kennen, da es gleichsam seine Heimath war; er war nun zum sieben und vierzigsten Mahl in dieser Gegend und hatte also gewissermaßen 94 Winter gesehen und keinen Sommer; denn 14 Tage nach seiner Abfahrt zur Zeit, wo bei uns Winter und Frühling sich scheiden, war er schon wieder unter Eis und Schnee und bei seiner Rückkehr fing der Winter in seiner Heimath an. — Jene Eisberge glichen zuweilen Kirchen oder Schlössern mit stumpfen und spitzigen Thürmen, oder großen Inseln mit Bergen und Thälern. Die größten Massen sahen wir bei Spitzbergen, wo sie wie Berge im Meere sich bewegen. Die größten Eisberge sind diejenigen, welche auf den Küsten zwischen den Bergen stehen, wie ich oben von Spitzbergen erzählt habe. Von ihnen reißen sich große Stücke los, die im Meere umher treiben und meist dicker, als die andern Eismassen sind.

Diese Eisberge machen zwar auch die Schiff-

fahrt beschwerlich, man kann ihnen aber leicht ausweichen, wenn nicht etwa ein finsterer Nebel, oder ein Sturm die Fahrt gefährlich macht, oder gänzliche Windstille herrscht. Weit gefährlicher ist das flache Treibeis, das bei einem Sturme zusammen getrieben wird und sich über einander häuft, besonders die kleinern Schollen, die geschwinder schwimmen und das Schiff leicht zerstoßen können. Selbst wenn der Strom, oder der Wind eine Oeffnung macht, wo das Schiff durchfahren kann, ist dennoch oft große Gefahr nahe; da bald ein anderer Wind, ein entgegen gesetzter Strom, oder ein Sturm das Eis wieder zusammen treibt, und zuweilen die Schiffe zu Grunde richtet, so fest auch die Fahrzeuge, welche das Eismeer besuchen, gebaut sind.

Oft werden die Schiffe von dem Treibeise so sehr besetzt, daß sie sich durch die Schollen mit der Säge den Weg bahnen müssen. Wir waren einmahl, nahe bei Spitzbergen, in diesem Falle. Man verfährt dabei auf diese Art. Die große Säge, welche dazu gebraucht wird, gleicht einer Schrot- oder Baumsäge, ist 6 bis 18 Ellen lang und hat große, weit von einanderstehende Zähne. Ist nun das Schiff ganz von Eise umringt und zeigt sich die Möglichkeit, durch das Zersägen der Eismassen

freie Fuhrt zu gewinnen, so werden Leinen an die Arme der Säge gebunden, und oft wird die Hälfte der Schiffmannschaft angestellt, daran zu ziehen. Erst wird oben abgesägt, und alsdann sucht man die im Wasser befindlichen Massen durch Haken unter das andere Eis zu schieben. Aber nur bei Windstille, und wenn die um das Schiff sich drängenden Massen nicht zu groß sind, ist das Sägen anwendbar; denn wenn nicht Windstille ist, macht man sich vergebliche Arbeit, da der Wind, so bald die Säge eine Fuhrt geöffnet hat, das Eis wieder zusammen treibt. Auch muß man sich in solchen Gefahren oft mit den Schaluppen unter mühsamer Arbeit aus dem Eise bogsiren. Alle Mannschaft fährt in Schaluppen aus, um den schmalsten Streif in den Eisfeldern zu suchen, wo durchzukommen ist. Hat man einen solchen, der nicht von vorne kommt, gefunden, so spannt man alle Segel auf und fährt darauf los. Es ist uns oft geglückt, auf diese Art durchzukommen; aber es gehen auch viele Schiffe dabei verloren, zumahl wenn sie alt sind.

Diese Gefahren, die unter den Eismassen drohen, können die Grönlandfahrer freilich nicht vermeiden, da die Schiffe den Walfischen in das Treibeis folgen müssen, wohin sich diese Thiere gern

zurück ziehen, wenn sie verwundet sind. Die Schiffe segeln aber hin und her, bis sie größere Eisfelder finden, weil die kleinen Felder das Meer unrein machen. So müssen die Schiffe besonders im April bei dem Eise kreuzen, da sie sich in dieser frühen Jahreszeit wegen der Stürme nicht in das Eis wagen dürfen, und zuweilen steht um diese Zeit das Eis auch noch fest. Wenn finsterer Nebel auf dem Meere ist, oder wenn es stürmt, fahren sie auch nicht gern in das Treibeis. Während das Schiff segelt, suchen Mehrere von der Mannschaft die Schollen mit großen Eishaken von dem Schiffe abzuhalten. Oft geschieht es auch, wie ich bereits beiläufig erwähnt habe, daß man die Schiffe mit Eishaken, die mit starken Tauen versehen sind, an große Eisfelder, oder Eisberge fest macht, wo sie wie vor Anker liegen. Zuweilen liegen einige Schiffe um ein großes Eisfeld, besser aber ist es, wenn nur ein Schiff anlegt, weil sie sich sonst einander am Walfischfange hindern. Zwischen den großen Eismassen findet man keine hohen Wellen, sondern die See ist hier selbst bei einem Sturme ziemlich ruhig. Aber auch an den größten Eisfeldern liegen die Schiffe nicht ganz sicher, weil diese Massen zuweilen von der Bewegung der Wellen brechen, wodurch unzählige kleinere Massen entstehen, die einen

Wirbel in der See machen. Kommt das Schiff in die Mitte solcher Schollen, so ist es verloren. In der äußersten Gefahr bleibt oft keine andre Hilfe für die Mannschaft übrig, als sich über das Eis zu retten, oder sich in ihre Boote zu werfen, und es ist ein Glück, wenn sie ein anderes Schiff findet, das sie aufnehmen kann. Von solchen Unglücksfällen hört man die Grönlandfahrer oft erzählen.

Die Witterung ist, besonders in den Monaten April und Mai, im Eismeere und um Spitzbergen sehr unbeständig. Die Kälte ist nicht immer gleich stark, und hängt von den Winden ab. Nord- und Ostwinde bringen immer die heftigste Kälte, die bei starkem Winde oft fürchterlich ist. Ich weiß auch nicht einen Tag, wo wir ohne Handschuhe auf dem Verdecke hätten aushalten können. Am Johannistage hatten wir eine heftige Kälte und Schneegestöber. Feuchte Dinge im Schiffe, Masten, Taue, alles wird vom Nebel und Eise mit einer weißen Rinde überzogen. Einen heitern hellen Himmel, wie bei uns im Sommer, sieht man bei Spitzbergen nicht; sondern immer trübes nebeliges Gewölke. Wenn die Berge feurig aussehen, so gibt es Nebel, worauf dann heftigere Kälte und

ein finsterer Nebel folgt, der dunkelblau, oder auch schwarz aussieht, und oft vor dem Winde hergetrieben wird, so daß die See in kurzer Zeit mit Nacht bedeckt ist, und man nicht weiter als eine Schiffslänge vor sich sehen kann. Zuweilen ist der Nebel so niedrig, daß man ihn kaum vom Wasser unterscheidet, die Berge und die obere Luft hingegen desto klarer sehen kann. Die stärksten Nebel fanden wir im April, Mai und August, und in diesem letzten Monat, als wir eben einen Walfisch getödtet hatten, verloren wir in dem dunkeln Nebel unser Schiff, und schwammen in großer Angst umher, bis uns endlich der Ton der Glocke und die Schüsse vom Schiffe wieder zurecht führten. In der letzten Hälfte des Junius und im Julius waren weniger Nebel, und wir hatten während dieser Zeit die wärmste Witterung; nie aber habe ich um Spitzbergen warme Luft empfunden, und noch weniger gesehen, daß der Theer von den Schiffen geschmolzen wäre, wie es andern Reisenden, nach ihrer Erzählung, im Eismeere begegnet ist. Bei stiller See und gutem hellen Wetter fällt des Morgens der Reif in der Gestalt kleiner Spieße kreuzweise über einander auf das Meer, das davon bald wie mit einer Kruste bedeckt ist, die wie Spinnewebe aussieht. Tritt man aus einem schattigen Orte,

so sieht man diesen Reif wie Staub in der Sonne hell schimmern. Gegen Mittag, wenn die Sonne wärmer scheint, schmelzen diese Reifspießchen und fallen als Thau nieder. Bei Spitzbergen sieht man in solchen Spießchen zuweilen einen halben Kreis von zwei Farben, einem Regenbogen gleich.

Es ist wohl den meisten Lesern dieser Blätter bekannt, daß in den Gegenden über dem Polarkreise, wovon ich ihnen erzähle, die Sonne 6 Monate lang immer in gleicher Höhe über dem Horizont steht, und sie werden die natürlichen Ursachen dieser Erscheinung kennen. Im März geht die Sonne auf und im August erst wieder unter. Wer nicht genau darauf merkt, kann nicht unterscheiden, ob Tag oder Mitternacht ist. Das Licht der Sonne gleicht um Mitternacht einem hellen Mondschein, und die Sonne sieht dann oft, wie bei uns der aufgehende Mond, blutroth aus. Uebrigens sah ich die Sonne im Eismeer sehr selten hell, und man konnte lange hinein sehen, ohne daß es dem Auge empfindlich war. Auch konnte man keine Strahlen bemerken, keine Dämmerung, außer um Mitternacht, wo das Tageslicht etwas matter wurde. Ich brauche nicht zu sagen, daß man während dieses langen Tages weder den Mond, noch die Sterne sieht.

Von den merkwürdigsten Bewohnern des Eismeeres wird in den nächsten Abschnitten die Rede sein. Hier nur ein Paar Worte von den Seevögeln, welche die Schiffe häufig begleiten. Es gibt deren viele Gattungen, und wir haben viele mit der Angel gefangen, auch wohl einige gegessen, aber sie haben einen thranigen Geschmack. Um sie zu fangen, wird ein schwacher Nagel krumm gebogen und ein Stück Fleisch daran gesteckt, welches die Vögel, wenn sie danach schnappen, mit dem Haken verschlucken. Wenn ein Walfisch geflenzt wird, schwärmen viele tausend Vögel um das Schiff, welche das Fleisch und den Speck des Walfisches auffangen. Sie heißen Mallemukken und gehören zu der Gattung der Möven, die alle lange Flügel und Schnäbel haben. Sie sind so groß als eine Krähe, auf dem Rücken und den Flügeln grau, unter dem Bauche weiß und haben eine Schwimmhaut an den Füßen. Sie schnattern wie die Enten. Wir fanden sie nur in dem Eismeere, und sie verloren sich, sobald wir in wärmere Gegenden kamen. Selbst dem lebendigen Walfische sollen sie sich, wie man erzählt, auf den Leib setzen und ihm den Speck aushacken, was ich jedoch nicht selber gesehen habe. Häufig aber habe ich Gelegenheit gehabt zu bemerken, daß sie außerordentlich gefräßig sind, und

wenn sie wie die Fliegen auf den getödteten oder verwundeten Walfisch fallen, sich darauf todt schlagen lassen. Sie fressen so viel Speck, daß sie sich damit überfüllen, und stürzen sich dann ins Meer, bis sie sich erbrechen, worauf sie von neuen zu fressen anfangen. Oft verrathen sie den Walfisch, dem sie im Meere nachziehen, um das Fett, das er mit dem Blasen etwa ausspritzet, aufzufangen. Noch zahlreicher aber folgen sie verwundeten und todten Walfischen. Wenn sie durch das Wasser rudern, haben sie immer ein Auge auf ihren Raub gerichtet, und sehen zugleich auf den Menschen. Sie fliegen nicht hoch über dem Meere hin, und gehen auf dem Eise sehr schlecht. Man ißt nur Brust und Keulen von ihnen, die aber zähe sind und gleichfalls sehr thranig schmecken; daher man sie, wenn sie gegessen werden sollen, bei den Füßen aufhängt, bis sie ein Paar Tage im Winde ausgefroren sind und das Fett abgelaufen ist.

IV.

Von Seehunden, Walrossen und weißen Bären.

Es ist bereits oben erzählt worden, daß wir bald nach unserer Ankunft im Eismeere die ersten Seehunde oder Robben erblickten. Es wurde sogleich Anstalt zum Fange dieser Thiere gemacht, und die beorderte Mannschaft ging vom Schiffe auf das Eis. In dem Augenblicke aber, als der Erste auf das Eis kam, sank die Scholle mit ihm, so daß er, wenn er von einer Scholle auf die andre trat, immer bis an die Kniee ins Wasser sank. Als sie zu den Robben kamen, schlugen sie todt, was sie erreichen konnten, befestigten die Thiere an ihre Haken und eilten wieder zu dem Schiffe. Man kann leicht denken, wie Einem zu Muthe ist, der so etwas zum ersten Mahle sieht. Aber es dauerte nicht lange, so mußte ich mitmachen. Als wir mitten im Eismeere waren, wo sich die Eismassen

so dicht an einander drängten, daß wir oft nur mit großer Noth durchsegeln konnten, zeigten sich eines Tages Seehunde, wiewohl nicht in großer Menge. Wir wurden alle angewiesen, auf das Eis zu gehen, die Robben todt zu schlagen, und ihnen das Fell nebst dem Speck vom Leibe zu ziehen, was sehr mühsam ist. Ich war nun zum ersten Mahl dabei, und erhielt, wie jeder, eine Waffe, einen sogenannten Robbenknittel, womit die Seehunde todt geschlagen werden, und ein großes Messer. Jener Knittel besteht aus einem 3 Ellen langen Stocke, an dessen Ende ein starker mit einem Haken versehener eiserner Ring befestigt ist, und hat folgende Gestalt:

Ich ging nun in meinem neuen Berufe hin und her auf dem Eise. Kein Seehund war mehr zu sehen und zu hören. Viele kamen schon mit Beute zurück, ich aber hatte noch nichts gefangen, und das ist keine Empfehlung bei dem Befehlshaber des Schiffes. Als ich so in Gedanken umher ging und mich

umsah, wie weit das Schiff wäre, erblickte ich plötzlich ein großes weißes Thier, 60 bis 70 Schritte vorwärts von mir entfernt. Ich glaubte anfangs, es sei ein alter Seehund, weil ich noch nicht wußte, daß da, wo man junge Robben findet, keine Alten sind. Als ich mich aber einige Schritte näherte, wurde mir vom Schiffe durch das Sprachrohr zugerufen: Geh nicht weiter, es liegt ein Bär vor dir. Ich betrachtete das Thier nun genauer und sah, daß es ein weißer Bär war, der sich im Schnee kugelte. Ich zog mich so schnell als möglich zurück, um mich den Blicken des Thieres zu entziehen. Endlich aber stieß ich noch auf einen Robben, dessen Fell ich an Bord brachte, als meine einzige Beute an diesem Tage.

Wir segelten in jener Gegend des Eismeeres (südlich von Spitzbergen) immer hin und her, und schlugen an einem Tage wohl 3 bis 400 Seehunde todt, so daß die Anzahl der gefangenen Robben überhaupt während der ganzen Reise auf 1400 gerechnet wurde. Diese Thiere liegen zuweilen in so großer Menge beisammen, daß man, so weit das Auge trägt, nichts als Seehunde sieht. Das ist ein wunderschöner Anblick. Auf einer Scholle liegen oft mehrere 1000; sie sind aber sehr verschmitzt

und kennen ihren Feind. Oft aber haben wir von einer so großen Menge doch nicht mehr als 10 gefangen.

Der ausgewachsene Seehund ist ungefähr 1 Centner schwer. Der Leib geht vorne und hinten spitzig zu und ist in der Mitte breit, damit das Thier desto besser durch das Wasser fahren könne. Die Haut ist mit kurzen Haaren besetzt, und glatt wie mit Oehl bestrichen. So lange der Seehund lebt, glänzt er wie Silber, die Farbe ist aber sehr verschieden, weiß, grau, blau, schwarz, und auch bunt gefleckt wie Tiger. Der Kopf ist einem Hundskopfe mit abgeschnittenen Ohren ähnlich, aber bei einigen runder, bei andern länglicher und spitziger. Das Maul hat sehr scharfe Zähne, womit sie oft einen dicken Stock zerbeißen, und die Schnauze ist mit starken Barthaaren besetzt, wie bei den Katzen. An der Nase hat der Seehund zwei Luftlöcher und muß oft aus dem Wasser auftauchen, um Luft zu schöpfen. Auch auf der Nase sieht man einige Haare. Die Augen sind groß und klar und mit Augenliedern und Augenbraunen versehen. Vorne hat das Thier zwei kurze Füße, die aber mehr zum Schwimmen als zum Laufen dienen; die kürzeren Hinterfüße aber stehen auf beiden Seiten des

kurzen Schwanzes gerade aus. Die Vorderfüße sowohl als Hinterfüße haben lange scharfe Krallen, an den Hinterfüßen aber sind die Zehen durch eine Haut verbunden, welche die Seehunde beim Schwimmen ausbreiten. Auf die Hinterfüße können sie gar nicht auftreten, jedoch sind sie im Stande, auf sehr hohe Eismassen zu klettern, auf ihren Vorderfüßen sich auch ziemlich geschwind fortzubewegen, und mit Hilfe der Hinterfüße und des Schwanzes einen großen Sprung zu machen. Ihr Speck ist zwei Finger bis eine Hand breit, und läßt sich wie eine Haut vom Fleische abziehen. Von diesem Speck wird der beste Thran bereitet. Von 3 bis 4 Seehunden, wenn sie gut sind, erhält man ein Faß Speck. Ihr Fleisch ist fett und ekelhaft, aber dennoch bekanntlich so wie der, aus ihrem Specke gewonnene, Thran eine Lieblingsnahrung der Grönländer. Sie haben sehr viel Blut; inwendig in ihrem Leibe aber findet man kein Fett. Die Seehunde liegen häufig auf dem Eise im Sonnenscheine, schlafen jedoch nicht, wie gewöhnlich erzählt wird; wenn es aber stürmisch auf dem Meere ist, und die Wellen heftig an die Eisfelder schlagen, entfernen sie sich. Nicht selten ist es der Fall, daß die Grönlandfahrer, wenn der Walfischfang nicht glücklich ist, sich an die Seehunde halten müssen, um

ihre Schiffe zu beladen. Wo junge Seehunde sind, gibt es keine alten; so habe ich es gefunden, aber die Ursache davon weiß ich nicht anzugeben. Die Alten findet man viel weiter nördlich, wo es größere Eismassen und mehr freies Wasser gibt, so daß man also nicht, wie in den südlichern Gegenden des Eismeeres, wo sich die jungen Seehunde finden, auf den Eisschollen fort laufen kann, sondern mit Schaluppen nach den alten Thieren fahren muß. Die ausgewachsenen Seehunde schreien wie heisere Hunde, die kleinen wie Katzen. Ihr Geruch ist sehr widrig. Die Seehunde schwimmen truppweise in regelmäßiger Ordnung, und halten dabei Kopf und Hals meist außer dem Wasser. Wenn man sie in Haufen auf den Eisfeldern liegen sieht, läuft man mit lautem Geschrei auf sie zu. Die Thiere werden stutzig und halten die Nase in die Höhe, die Robbenfänger benutzen diesen Augenblick und schlagen die Seehunde mit ihren Knitteln auf die Nase, wovon sie sogleich betäubt werden. Manche Seehunde wehren sich, andre aber laufen sogleich nach dem Wasser. Oft machen sie seltsame Possen, als ob sie das Schiffsvolk belustigen wollten. Einer schwimmt voran, und so wie dieser anfängt, Possen zu treiben, machen die andern es nach. Im Wasser aber kann man sie nie fangen.

Man glaube ja nicht, daß der Seehundfang, wie ich ihn oben beschrieben habe, eine sonderliche Lust sei. Wenn die Thiere böse sind, werden sie sehr beissig, packen die Robbenfänger in die Hosen und gehen rückwärts nach dem Wasser zu. So haben wir uns oft 20 Stunden und länger mit ihnen plagen müssen. Sie haben ein sehr zähes Leben, und bewegen sich noch lange, wenn sie schwer verwundet sind und sich schon ausgeblutet haben, ja selbst noch, wenn sie geschunden sind. Wo viele Seehunde gefunden werden, ist kein guter Walfischfang, vielleicht weil sie den Walfischen zu wenig Nahrung lassen; daher fängt man sie gewöhnlich am häufigsten in den südlichern Gegenden des Eismeeres, bei Spitzbergen aber sieht man ihrer nicht viel. Der Seehundspeck ist jedoch besser, als Walfischspeck. Im Jahre 1801 kostete die Tonne Seehundthran 100 bis 115 Thaler, wogegen die Tonne Walfischthran nur etwas über 80 Thaler kam.

In den höhern Gegenden des Eismeeres gibt es mehr Walrosse, als Seehunde. Man fängt sie bekanntlich bloß um ihrer großen Zähne willen, welche man wie Elefantenzähne benutzt. Wir sahen viele auf dem Eise liegen, wo sie sich zu wälzen pflegen. Der vordere Theil ihres Leibes ist so groß

als bei dem Pferde oder Ochsen. Der Kopf ist weit dicker und runder und unten breiter als bei dem Seehunde, dem das Walroß sonst in der Leibesgestalt gleicht, wie man aus den Abbildungen sehen kann, nur daß es weit größer, ungefähr so groß als ein Ochse ist. Aus dem obern Kiefer stehen die großen oft über 2 Fuß langen Zähne hervor, welche über die untere Lippe herabhangen. Das Maul ist mit langen und sehr dicken Borsten besetzt, und der dicke breite Hals mit Haaren bewachsen. Ueber dem obersten Bart sind zwei Naslöcher, woraus das Walroß Wasser bläst, wie der Walfisch. Die Augen stehen weit von der Nase ab. Die Vorderfüße sind wie bei dem Seehunde gestaltet, aber länger und plumper. Den Hintertheil des Walrosses beschreibe ich nicht, weil ich ihn immer nur platt auf dem Eise liegen gesehn habe; man sieht aber aus den Abbildungen, daß derselbe wie bei dem Seehunde spitzig zuläuft und in einen kurzen Schwanz sich endigt. Die Farbe der Walrosse ist schwärzlich. Ihre Haut ist sehr dick, mit kurzen Haaren bewachsen und in den Gelenken mit Linien abgetheilt. Alte Walrosse haben zuweilen nur einen Zahn, vielleicht weil sie den andern im Streite verloren haben, und nicht selten finden die Grönlandfahrer solche ausgefallene Zähne. Wir sind auf

unserer Reise den Walrossen nie nahe gekommen, sondern immer nur in einiger Entfernug vorbei gesegelt. Sie bleiben fast immer auf dem Eise. Die meisten gibt es bei Spitzbergen. Ihre Stimme ist ein lautes Brüllen. Die Grönlandfahrer machen auch zuweilen, wie man mir erzählt hat, Jagd auf diese Thiere. Wenn sie viele Walrosse auf den Eisschollen liegen sehen, halten sie sich in einiger Entfernung und warten, bis dieselben sich entfernt haben, weil die Thiere sonst das Fahrzeug anfallen würden. Der Harpunier springt nun endlich auf die Scholle, oder wirft die Harpune aus der Schaluppe auf das Walroß. Das verwundete Thier läuft noch ein wenig weiter, bis es ermattet. Das Schiffsvolk aber zieht dann die Leinen wieder an, um das Walroß in die Nähe der Schaluppe zu bringen. Nicht selten aber entsteht dann ein heftiger Kampf. Es beißt und springt aus dem Wasser und wehrt sich mit seinen Zähnen. Man sticht es mit Lanzen, bis man es endlich erlegt. Die Walroßharpune ist kürzer, aber weit stärker als die Walfischharpune, weil diese für die dicke Haut des Walrosses zu schwach sein würde. Zuweilen schießt man das Walroß auch mit Kugelbüchsen. Man haut ihm den Kopf ab und läßt den Rumpf im Meere fortschwimmen. Den Kopf bringt man auf

das Schiff, wo man die Zähne aushaut. Nicht immer aber ist man so glücklich, sie zu fangen. Die angegriffenen Walrosse gehen oft mit heftiger Wuth auf die Schaluppen los, hauen mit ihren Zähnen unter dem Wasser in das Fahrzeug und fallen das Schiffsvolk an. Ja man hat wohl gesehen, daß sie eine Schaluppe, wenn diese vor der Menge der Walrosse zu weichen genöthigt war, weit verfolgten.

Bären sahen wir, wie ich bereits angedeutet habe, auch zuweilen. Der weiße Bär ist dem gewöhnlichen braunen Bär gar nicht ähnlich, auch größer als dieser. Er hat einen länglichen hundähnlichen Kopf, einen langen Hals und läßt einen heiseren Ton hören. Seine Farbe ist weiß oder gelblich. Nase und Maul sind vorne schwarz, eben so die Klauen. Das Haar ist lang und fein. Das Fett und den Speck schmilzt man, und brennt es auf Lampen. Es ist dünn wie Walfischthran, riecht aber nicht so widrig. Die Bären schwimmen von einer Eisscholle zur andern, aber sie tauchen auch unter das Wasser und schwimmen oft unter den Schaluppen weg. Sie fallen zuweilen auch wohl Menschen an, besonders wenn sie verwundet worden sind, und ich habe viele Beispiele erzählen hören, daß die Matrosen oft nur mit Mühe sich

gegen die wüthenden Anfälle der Bären vertheidigt haben. So wurde einst auf einer Reise ins Eismeer ein Matrose von einem Bär im Genicke gefaßt und fortgeschleppt. Man eilte ihm zu Hilfe, aber das Thier hatte ihm schon die Hälfte des Kopfes abgerissen, und sog das Blut aus, bis der Unglückliche todt war. Man ruderte indeß voran, aber als man das wüthende Thier heran kommen sah, ergriff alles die Flucht. Der Bär faßte zum Unglück noch einen Matrosen und zerriß ihn, bis er endlich durch einen Schuß getödtet wurde. Als man ihm die Haut abgezogen hatte und ihn öffnete, fand man in seinem Magen die Hälfte der Köpfe der beiden Matrosen, die er verschlungen hatte. Auch habe ich gehört, daß sie zuweilen Schaluppen mit Mannschaft angefallen haben, die an einer Küste lagen. So kamen einst drei Bären auf ein solches Fahrzeug los. Einer wurde geschossen, und die andern beiden flohen. Am folgenden Tage aber kamen sie wieder. Sie packten den todten Bär, schleppten ihn im Rachen zu einer Eisspitze an der Küste, wo sie über ihn herfielen und ihn zu fressen anfingen. Ehe die Matrosen sich ihnen näherten, hatten die Bären schon die Hälfte des Aases gefressen. Der todte Bär war so schwer, daß vier Matrosen kaum die noch übrige Hälfte fortzutragen

im Stande waren. Doch mögen jene Beispiele wohl nur da statt gefunden haben, wo die Bären von wüthendem Hunger geplagt waren, vielleicht in einer spätern Jahrszeit, wo die Felsen mit Schnee bedeckt waren und es an Walfischaas und andern Thieren fehlte. Denn man hat mir auch Beispiele erzählt, daß die Bären selbst bei dem lauten Geschrei, womit Matrosen sie empfingen, erschrocken zurück flohen, und sich, wenn sie verwundet wurden, gewöhnlich zurückzogen, und was uns selbst begegnet ist, stimmt auch damit überein.

Die hungrigen Bären erklimmen oft die höchsten Gipfel der Eismassen, und sehen sich um, ob sich in der Ferne Seehunde zeigen. Sobald sie einige erblicken, springen sie schnell herunter, und schwimmen auf die Robben los, die sie aber nicht selten verfehlen. Wir haben dieß oft beobachtet. Man hat mir erzählt, der Bär habe einen so scharfen Geruch, daß er die Seehunde eine halbe Stunde weit wittere, wenn der Wind nicht entgegen sei. Ich habe selbst bemerkt, daß die Bären, wenn sie auf dem Eise laufen, die Nase immer in die Höhe halten und riechen. Bei starkem Hunger brummen sie laut. Nur einmahl wurde während unserer Reise auf einen Bär geschossen, der sich eines Tages un-

serm Schiffe näherte. Der Kapitain wurde davon unterrichtet. Er nahm eine Büchse und ließ sich von einem Matrosen auf das Eis begleiten. Das Thier kam gerade auf sie los. Sie blieben stehen. Der Bär blieb gleichfalls ruhig, warf sich nieder und legte das Maul zwischen die ausgestreckten Vorderfüße, wie eine Katze, die auf die Maus lauert. Der Kapitain schüttete Pulver auf, zielte und schoß. Der Bär sprang auf, lief mit erstaunlicher Schnelligkeit davon, bis er glaubte, außer Gefahr zu sein, blieb dann stehen, sah sich um und ging langsamer weiter. Man sieht fast täglich Bären im Eismeere, und einst in der Nacht kamen ein Junger und ein Alter unserm Schiffe so nahe, daß wir sie vielleicht würden erlegt haben, wenn wir es hätten wagen dürfen, ohne die Erlaubniß des Kapitains, der schon schlief, zu schießen. Die Hauptnahrung der Bären ist das Walfischaas, oder die Krenge, wie es die Grönlandfahrer nennen. Auch fressen sie Vögel, und man weiß aus den Erzählungen der Walfischfänger, die in Spitzbergen und Nova Zembla ans Land zu gehen genöthigt waren, daß die Bären sogar die Gräber der Seeleute aufgewühlt haben, die auf jenen Küsten gestorben waren.

V.

Von dem Walfischfange.

Nach einer ziemlich langen Fahrt im Eismeere, sahen wir endlich in den nördlichern Gegenden unweit Spitzbergen den ersten Walfisch. Mit Schauder denke ich noch an den Augenblick, wo ich ihn zu Gesichte bekam. Er sah von weitem wie ein Stück schwarzes Land, oder wie ein kleiner Berg aus. Es wurde sogleich eine Schaluppe gestrichen, und ich war leider gleich das erste Mahl unter den sieben Mann, welche beordert wurden, auf den Walfisch los zu gehen. Mein Herz klopfte, als wir fortruderten; ich fing an zu beten, und je näher wir dem Ungeheuer kamen, desto deutlicher hörten wir sein Blasen und meine Angst stieg. Als wir nun dem Walfische nahe waren und der Harpunier ihm den tödlichen Stich versetzte, fing das Thier an sich zu bewegen, stürzte sich auf den Kopf, schlug mit dem Schwanze so gewaltig auf das Was-

ser, daß die Schaluppe, worin ich war, einen heftigen Stoß bekam, und 20 bis 30 Schritte weggeschleudert wurde. Ich war im Herzen froh, daß der Fang uns entging, aber der Kapitain bedauerte den Verlust, den man wenigstens gegen 8000 Thaler rechnen wollte, was auch sehr leicht möglich war; denn ein nicht ganz großer Fisch gibt gegen 50 bis 60 Quarttheile (Kardelen) oder Faß Thran, wovon jedes drei Tonnen hält, und die Tonne Thran kostete zu jener Zeit gegen 80 Thaler.

Den Walfisch werden viele meiner Leser zwar aus Beschreibungen oder Abbildungen kennen, doch sind die meisten Abbildungen dieses Thieres nichts weniger als treu. Es gibt indeß allerdings verschiedene Arten von Walfischen, unter welchen der grönländische derjenige ist, von welchem ich hier rede. Man findet ihn jetzt nur 50 bis 80 Fuß lang, aber es ist wahrscheinlich, daß man ihn, wie behauptet wird, vor Zeiten weit größer gefunden hat, da er nicht so häufig weggefangen wurde. Die spitzbergischen sind größer, als diejenigen, die weiter südlich gegen Norwegen gefangen werden, und selbst mittelmäßige Walfische um Spitzbergen über 50 bis 60 Fuß lang. Sie sind gewöhnlich schwärzlich von Farbe, aber unter dem Bauche meist

weiß, und geben einen schönen Anblick, wenn die Sonne auf das Meer scheint. Der ungeheure Kopf hat ein Drittheil der Länge des ganzen Thieres, und ist oben nicht rund, sondern etwas flach. Man sieht keine Floßfedern oder Finnen auf dem Rücken, wohl aber an beiden Seiten des Kopfes, die gegen 6 bis 8 Fuß lang sind, und die er beim Schwimmen wie Ruder gebraucht. Der Schwanz, welcher ihm gleichsam zum Steuerruder dient, ist 3 bis 4 Klafter breit, und das Thier hat darin eine solche Kraft, daß es ein Boot damit zerschlagen kann. Auf dem Kopfe sieht man eine Erhöhung, die an beiden Seiten ein Blaseloch hat, woraus der Walfisch das Wasser so stark bläst, daß man ihn weit hören kann, besonders wenn er verwundet ist. Zwischen den Finnen und den Blaselöchern, fast am Ende der Oberlippe, sitzen die Augen, die in Verhältniß zu der Größe des Thieres sehr klein sind, aber Augenlieder und Haare haben. Aeußere Ohren sieht man gar nicht. Im Maule findet man statt der Zähne in dem, gegen 20 Fuß langen, Oberkinnbacken die Baarten, oder das Fischbein, und gewöhnlich auf jeder Seite gegen 350, die aber nicht alle zu Fischbein genommen werden. Das kleinste Fischbein ist vorne und hinten im Rachen, in der Mitte aber das längste, das wohl 2 Klafter

mißt. Die Baarten sind nach den Lippen hin etwas ausgebogen, und oben, wo sie im Gaumen sitzen, ungefähr einen Fuß breit, unten aber laufen sie spitzig zu und sind im Munde mit langen Haaren besetzt, die Aehnlichkeit mit den Schweifhaaren eines Pferdes haben. An diese Haare, die aus dem Rachen hervorsehen, hängen sich kleine Fische und Seekrabben, die der Walfisch dann hereinzieht und verschluckt. Die Zunge liegt zwischen den Baarten, und besteht bloß aus weichem schwammigen Speck. Der Schlund ist nach Verhältniß sehr klein, so daß der Walfisch keine großen Fische verschlingen kann. Die äußere Haut des Walfisches ist sehr dünn und läßt sich leicht abziehen, wenn das Thier erhitzt ist; unter dieser liegt eine Haut, die einen Zoll dick ist, aber wenn sie trocken wird, sich leicht zerbrechen läßt. Diese Haut bedeckt den Speck, der 6 bis 12 Zoll dick ist. Der dickste Speck sitzt an der Unterlippe, wo er oft über eine Elle hoch ist. Die spitzbergischen Walfische geben nach Verhältniß ihrer Größe 30, 50, 80, ja wohl auch 90 Faß (Kardelen) Thran. Das Fleisch des Walfisches ist, wie man mir erzählt hat, von französischen Seefahrern auch zuweilen wohl gegessen worden, aber sehr grob und hart; das Fleisch am Schwanze soll sich noch am weichsten kochen lassen. — Mit dem Wal-

fische hat einige Aehnlichkeit der Butskopf (auch Nordkaper genannt), der sich gleichfalls im Eismeere, aber mehr südlich gegen Norwegen findet, und die Grönlandfahrer durch sein Blasen oft irre führt, da er das Wasser eben so, wie der Walfisch, nur nicht so hoch aus seinen Blaselöchern spritzt.

Der Walfisch wird bei Spitzbergen im Mai und Junius gefangen, da er in der spätern Jahreszeit weiter nach Morgen zieht. Selten findet man in tiefer See Walfische; aber allgemein in jenen Theilen des Eismeeres, wo es viel Eis gibt und auf den Küsten oder auf Bänken mitten in der See gelagert ist. Auf diesen Bänken und in den stillen Gewässern innerhalb der großen Eisfelder wimmelt das Meer von den Insekten, die dem Walfische zur Nahrung dienen. Sobald nun die Grönlandfahrer einen Walfisch erblicken, oder auch nur blasen hören, wird eine Schaluppe ausgesetzt, welche man die Brandwach-Schaluppe nennt, und die immer unten am Schiffe an einem Tau liegt. Sieben Mann, mit Harpunen und Leinen versehen, steigen hinein. Bläst der Walfisch, so fährt die Schaluppe auf ihn zu; bleibt das Thier aber liegen, und kann der Harpunier, der vorne in der Schaluppe sitzt, ihm beikommen, so wirft er die Harpune ihm auf

den Rücken, oder wo möglich in das Blaseloch. Der Walfisch wird am besten gefangen, während er bläst. Ueberhaupt läßt er sich leicht fangen, wenn das Meer ruhig und die Luft hell ist, und die Eisschollen nicht so groß und zahlreich sind, daß man mit den Schaluppen leicht hindurch rudern kann; denn der Walfisch liegt gern bei den Eisschollen, woran er sich reibt, und da die See hier sehr heftig brauset, so hört er das Geräusch der Ruder nicht. Die Weibchen lassen sich, wenn sie trächtig sind, weit schwerer als die Männchen fangen und wehren sich lange. Ist der Walfisch getroffen, der dann gewöhnlich in die Tiefe des Meeres hinab fährt, so wird in der Schaluppe ein rothes Fähnchen ausgesteckt, das die Blutfahne heißt. Sobald man diese auf dem Schiffe erblickt, wird Fall! Fall! gerufen, was für die Mannschaft die Losung ist, sich auf ihre Posten zu begeben. Es entsteht nun ein furchtbares Getöse, um alle, die etwa schlafen, zu erwecken. Jeder eilt nun auf das Verdeck, wenn auch nur halb angekleidet, nimmt die nöthigen Kleider in den Arm und steigt in die Schaluppe, wozu er gehört. Wenn Einer zu spät kommt, und die Schaluppe schon unten ist, so hat er wohl gar zu erwarten, daß er von denjenigen, die noch auf dem Schiffe sind, ergriffen und

in die Schaluppe hinab geworfen wird, wo dann die Mannschaft auf kreuzweise gelegten Rudern ihn auffängt. Gewöhnlich fahren fünf oder sechs Schaluppen, jede mit Harpunen, Lanzen und vollständigen Leinen versehen, von dem Schiffe ab, und rudern nun nach der Gegend, wo die Schaluppe liegt, welche an dem Walfische fest ist.

Die Harpune ist eine Stahlspitze in Gestalt eines Pfeiles mit zwei Widerhaken, die vorne scharf, hinten aber stumpf sind, und hat unten eine Oeffnung, worein der hölzerne Stiel befestigt wird. Vor jener Oeffnung ist der sogenannte Vorgänger, eine ungefähr 6 Klafter lange Leine fest gemacht, die etwas dünner als die große Leine, die daran geknüpft wird, und auch geschmeidiger ist. Der Vorgänger wird rund aufgerollt, damit der Harpunier das Eisen ungehindert werfen könne. In jeder Schaluppe liegen 1400 Klafter Leinen, die 3 Zoll in der Rundung stark sind, und insgesammt ein Gewicht von 14 bis 16 Centner haben. Sobald der Walfisch mit der Harpune getroffen ist, wenden sich Alle nach dem Vordertheil der Schaluppe, und Einer von der Mannschaft, welcher der Leinenschießer heißt, muß besonders auf die Leinen Acht geben. Die Leinen sind in verschie-

dene Stücke getheilt, wovon jedes 80 bis 100 Klafter lang ist. Das erste Stück dieser Leinen ist an den Vorgänger geknüpft, und je tiefer der Walfisch in den Grund bohrt, desto mehr muß von den übrigen Leinen, die man gleichfalls vorher schon zusammen gespießt hat, dem Thiere nachgeschickt werden. Der verwundete Walfisch fährt mit einer solchen Kraft und Schnelligkeit in die Tiefe, daß die Schaluppe untergehen würde, wenn man die Leine nicht fahren ließe. Die Mannschaft in der Schaluppe muß dabei sorgfältig Acht geben, daß die Leine, während man sie fahren läßt, gehörig ablaufe, ohne sich zu verwickeln, und ja nicht auf die Seite der Schaluppe komme, weil diese sonst umschlagen könnte. Man steuert daher immer so, daß die Leine stets vom Vordertheil der Schaluppe gerade aus läuft. Auch muß der Theil des Fahrzeuges, wo die Leine über Bord läuft, ununterbrochen mit einem nassen Tuche, das an einen Stock gebunden ist, genetzt werden, damit das Holz, oder die Leine, bei der starken Reibung sich nicht entzünde. Die Schaluppe schießt mit der größten Geschwindigkeit hinter dem Walfische fort. Geht der Walfisch unter ein Eisfeld, so wird die Leine so viel als möglich herauf gezogen und endlich mit einem gros-

sen Messer, das Kapmesser heißt, abgehauen und das Uebrige ist mit der Harpune verloren.

Die andern Schaluppen halten sich indeß in einiger Entfernung von einander, um die erste zu unterstützen und ihre Leinen im Nothfall ablaufen zu lassen. Denn zuweilen fährt der Walfisch, wenn er nicht tödlich verwundet ist, so tief hinab, daß er einige tausend Klafter Leinen nach sich reißt. Von Zeit zu Zeit zieht man auch an der Leine, und wenn man sie straff findet, so ist dieß ein Zeichen, daß der Walfisch sich in der Tiefe des Meeres fortbewegt, ist sie hingegen los und locker, so hohlt man die Leine wieder herauf, und legt sie in der Schaluppe zurecht, läßt sie aber schnell wieder fahren, sobald der Walfisch von neuem zieht. So werden die Schaluppen oft lange hinter dem Walfische hergeschleppt und die Mannschaft muß unter großen Beschwerden und Gefahren arbeiten, ehe der verwundete Walfisch wieder herauf kommt. Sobald dieß aber geschieht, wirft diejenige Schaluppe, welche ihm am nächsten ist, wieder eine Harpune auf ihn, und so bekommt er oft zwei bis drei Harpunen. Der verwundete Walfisch bläst mit furchtbarer Gewalt, und wenn er auf dem Rücken, oder in der Nähe der Blaselöcher eine Wunde em-

pfangen hat, spritzt er bald Blut empor, wovon das Meer zuweilen weit hinaus gefärbt wird. Je mehr der Walfisch sich erschöpft, desto schwächer und dumpfer wird das Geräusch des Blasens, bis er endlich matt und müde oben auf dem Wasser bleibt. Die Leinen werden nun herauf gezogen, und alle Schaluppen gehen mit Lanzen auf ihn los. Dieß ist die gefährlichste Arbeit. Der Walfisch schlägt so fürchterlich um sich, daß er oft die Schaluppen zerschmettert. Auch uns begegnete es einst, daß ein Walfisch drei Schaluppen in Stücke schlug und 21 Mann ins Wasser fielen, die aber alle glücklich gerettet wurden. Wir hatten nun bloß noch 4 Schaluppen, aber wir mußten wohl 12 bis 16 Stunden mit Mühseligkeiten und Gefahren kämpfen, ehe wir ihn tödten konnten, während wir weder Brod noch Wasser hatten, und jeden Augenblick fürchteten, im Meere begraben zu werden.

Wenn endlich der Walfisch todt ist, kehrt er sich um, so daß der Bauch oben liegt. Nun werden alle Schaluppen durch Taue verbunden, und nachdem sich die letzte an dem Walfische fest gemacht hat, rudern alle hinter einander her, um ihn nach dem Schiffe zu bringen, was man bugsieren nennt. Auf dem Schiffe werden alle Segel fest ge-

bunden. Der Walfisch wird mit einem Haken, der wie eine zweizackige Gabel aussieht, an der Unterlippe und am Schwanze gefaßt, und vermittelst zweier Taue, die an die Haken gebunden und oben auf dem Verdecke an Winden befestigt sind, an das Schiff heran gezogen und an der Seite desselben fest gehalten. Das Schwanz-Ende wird vorne, der Kopf aber in der Mitte des Schiffes befestigt, denn gewöhnlich ist der Walfisch nur so lang, daß er nicht über die Mitte des Schiffes hinaus reicht.

Alsbald treten zwei Speckschneider auf den Walfisch. Die Absätze ihrer Stiefeln sind mit langen spitzigen Nägeln beschlagen, damit sie auf dem glatten Thiere nicht ausgleiten und ins Meer fallen. Zur Vorsicht hält auch eine Schaluppe neben dem Walfische. Die Speckschneider haben Messer mit einer Klinge von 2 Ellen und einem Stiele von 2½ Ellen Länge, welche sie Strandmesser nennen. Zuerst wird ein großes Stück Speck vom Kopfe hinter den Augen, das sogenannte Kenterstück, um den ganzen Walfisch herum losgeschnitten. Dieses Stück wird alsdann vermittelst einer daran befestigten Leine in die Höhe gezogen und der Walfisch auf diese Weise aus dem Wasser gehalten, damit man ihm von allen Seiten beikommen

könne. Dieses Ablösen des Specks nennt man flenzen. Die Speckschneider fangen bei der Unterlippe an, bis sie auf die Baarten kommen, die mit langen biegsamen Messern von der Kinnlade abgelöset und alsdann mit starken Leinen auf das Schiff gewunden werden. Nur glaube niemand, daß man bei der Ablösung des Fischbeins mit einem Boote in den Rachen des Walfisches fahre, wie ich irgendwo gelesen zu haben mich erinnere; dieß gehört zu den unrichtigen Angaben, die von Leuten verbreitet wurden, welche nicht Augenzeugen gewesen waren. Die Kinnlade wird gleichfalls hinauf gewunden. Man hängt sie an die Wände des Schiffes und setzt ein Faß darunter, worein nach und nach ein feiner Thran tröpfelt, den die Matrosen auf dem Brode essen. Die Zunge wird stückweise aus dem Rachen geschnitten. Ist dieß geschehen, so wird der Speck vom Leibe nach der Mitte hin abgelöset, alsdann der Walfisch durch Hilfe zweier Winden umgewälzt und eben so der Speck vom Rücken los geschnitten. Die zwei Floßfedern, die man Finnen nennt, und fast ganz aus Speck bestehen, werden vom Rumpfe abgelöset und auf dem Verdeck zerschnitten. Eben so ist auch vorher schon der Schwanz abgehauen und aufs Schiff gebracht worden, weil er, da er in der

Quere liegt, die Schaluppen hindert. Zuletzt, wenn endlich auch das Kenterstück auf das Schiff ist gewunden worden, läßt man den Rumpf fortschwimmen, der dann von Bären und Seevögeln verzehrt wird.

Die auf das Schiff gewundenen großen Speckstücke, die man Flenzstücke nennt, werden gewöhnlich, wenn der Fang keine Zeit übrig läßt, durch die große Lucke in den Schiffsraum geworfen. Bei ruhigem Wetter, wo dann das Schiff entweder an eine Eisscholle anlegt, oder mit dem Winde fort treibt, werden die Speckstücke wieder auf das Verdeck genommen und auf einem besonders dazu bestimmten Tische in längliche Scheiben zerschnitten. Der Speck ist theils weiß, theils gelblich, theils auch roth. Der weiße hat nicht so viel Thran als der gelbe, welcher der beste ist. Der röthliche Speck ist von todten Walfischen und mit viel Blut vermischt, daher auch der schlechteste Thran daraus gewonnen wird. Vor dem Tische, worauf man den Speck zerschneidet, befindet sich eine breterne Rinne, aus welcher der klein geschnittene Speck in einen langen daran befestigten leinenen Schlauch geschafft wird, der bis in den Schiffsraum hinab reicht. Hier sind Einige von der Mannschaft angestellt, die

den Speck aus dem Schlauche in die Fässer füllen, wo man ihn aufbewahrt, bis man ihn aussiedet, wodurch man den sogenannten braunen Thran erhält. Dieß geschieht in der Thranbrennerei unweit Hamburg; ich bin aber nie Augenzeuge davon gewesen, und war auch, aufrichtig gesagt, gar nicht neugierig darauf, weil ich herzlich froh war, weder Walfische noch ihren Speck mehr zu sehen. In den Fässern, die fest verschlossen werden, geräth der Speck in Gährung, und wird darin schon zu einer öhligten Flüssigkeit, welche der sogenannte klare Thran ist. Beim Aussieden verliert man, wie ich gehört habe, auf 100 Faß frisches Walfischfett etwa 20 Faß, aber auch weniger, oder mehr, je nachdem der Speck schlecht oder gut ist.

Wir fingen auf unserer Reise drei Walfische, einen von 64, einen von 45 und einen von 2 Kardelen. Der erste, der ungefähr 50 Fuß lang sein mochte, wurde in der letzten Zeit unserer Fahrt gefangen. Es war im August. Wir waren schon wochenlang ohne Beschäftigung bald südlich, bald nördlich gesegelt. Unser Kapitain saß oft zu ganzen Stunden auf der großen Mast-Salung, oder dem Korbe. Plötzlich rief er: Laßt Focke fallen! Es war das einzige Segel, das aufgespannt war.

Wir wußten nicht, was das bedeuten sollte, als der Kapitain schnell herab kam und zu uns sagte: Vor uns liegt ein Fisch. Es wurden sogleich 7 Mann in einer Schaluppe abgeschickt. Sie verfolgten mehrere Stunden den Walfisch, der verschwand und wiederkam. Ich gehörte zu dem Wachvolke, das unterdessen abgelöset wurde. Ich hatte noch nicht lange auf meiner Lagerstätte gelegen, und glaubte mit allen Uebrigen, daß an den Fang des Walfisches nicht zu denken wäre, als plötzlich auf dem Verdecke geschrieen wurde: Ist er fest? d. h. hat der Harpunier den Walfisch getroffen? Einer, der oben auf dem großen Maste war, um den Fang des Walfisches zu beobachten, antwortete: Er ist fest. Wir steuerten nun nach der Gegend hin, wo das verwundete Thier war. Es blieb oben auf dem Wasser, wüthete fürchterlich und zerschlug, wie ich bereits oben beiläufig erwähnt habe, 3 Schaluppen. Bei dem Fange des andern Walfisches von 45 Faß ging es besser. Der Kleinste war ein ganz junger, der noch an der Mutter sog, die ihn, wie es gewöhnlich der Fall ist, beim Schwimmen auf ihrem breiten Schwanze trug. Wir fuhren auf den blasenden alten Walfisch los. Als wir ihn erreichten, senkte er sich, und der Kleine wurde gestochen. Es kam uns nicht in den Sinn, daß der

Junge an der Harpune hing. Er zog sehr viel von unserer Leine hinab, als diese plötzlich, zur allgemeinen Verwunderung, sich nicht mehr bewegte. Wir hielten nun die Leine ein, und zogen den kleinen Fisch todt aus dem Meere. Wahrscheinlich war er nach der Verwundung wie ein Pfeil ins Meer hinab gefahren und hatte in der Tiefe das Genick gebrochen. Als wir ihn ans Schiff brachten, war alles neugierig, ihn zu sehen. Der Kapitain befahl, ihn ganz auf das Verdeck zu winden. Ehe dieß aber geschah, wurde ich befehligt, mit sechs Andern einem Walfische nachzufahren. Wahrscheinlich war es die Mutter des Jungen, aber vergebens bemühten wir uns, ihn auch zu fangen. Als ich wieder auf das Schiff kam, war der junge Walfisch bereits zerschnitten.

Todte Walfische werden nicht selten gefunden, wahrscheinlich solche, die sich von der Harpune losgerissen und verblutet haben. Auch wir fanden einen todten. Als er geflenzt wurde, klagte ich über den entsetzlichen Gestank. Einer vom Schiffsvolke antwortete, dieser Geruch wäre noch erträglich, und nach seiner Versicherung hatte man bei einer frühern Fahrt einen todten Walfisch gefunden, dessen Gestank noch weit ärger gewesen war und der Mann-

schaft waren die Köpfe von den scharfen Ausdünstungen angeschwollen. Auch sind diese, wie man mir erzählt hat, nicht selten Ursache von Augenentzündungen unter der Mannschaft. Das Walfischaas stinkt überhaupt sehr widrig, und wenn der Wind darüber weht, kann man es wohl eine halbe Meile weit riechen. Am häßlichsten aber ist der Gestank von solchen Walfischen, die erst vor wenigen Tagen getödet worden sind.

Ich füge noch die Bemerkung hinzu, daß die Schiffe, welche nach Grönland fahren, gewöhnlich große stark gebaute Fahrzeuge, und vorne mit Eisen beschlagen sind, um sie gegen das Eis zu schützen. Auch ist ein solches Schiff weit stärker bemannt, als ein Kauffahrer, da es 40 bis 50 Mann hat, während auf einem Kauffahrer nur 14 bis 16 sich befinden. Die größten Schiffe, die gewöhnlich 6 Schaluppen haben, tragen 800 bis 1000 Faß Speck. Kleinere Schiffe von 4 bis 700 Faß führen nur höchstens 5 Schaluppen. Gewöhnlich hangen diese an den Seiten des Schiffes, damit sie sogleich ins Wasser hinab gelassen werden können, sobald das Losungswort beim Anblicke eines Walfisches ertönt.

VI.

Seeabenteuer und verschiedene Bemerkungen.

Ich will in diesem Abschnitte Einiges zusammen fassen, was mir besonders in der Erinnerung geblieben ist, aber in den übrigen Abtheilungen nicht seine Stelle finden konnte, ohne den Zusammenhang zu stören.

Es war am 30. Mai, als ich mit zwei Andern aufs Eis gehen mußte, um einige Robben zu holen, die wir liegen sahen. Der Wind war so stark, daß das Eis bald zusammen und bald von einander getrieben wurde. Meine Gefährten waren von mir entfernt, und plötzlich stand ich auf einer Scholle, die sich von den übrigen Eismassen getrennt hatte, überall von freiem Wasser umgeben. Ich suchte die schmalste Stelle, that mit Hilfe meines Robbenknittels einen Sprung und kam glücklich auf eine große Scholle. So sprang ich mit der größten Lebensgefahr von einer Masse auf die andere, um

das Schiff zu erreichen. Wenn Menschen auf dem Eise sind, läßt man die Segel fallen und das Schiff nur treiben. In diesem Augenblicke aber, als ich mich aus meiner bedrängten Lage zu retten suchte, drohten die Eismassen, die bei dem Schiffe zusammen trieben, große Gefahr. Die Segel wurden aufgezogen und das Schiff fuhr schneller zwischen den Eisfeldern hin. Zum Glücke kam es auf mich los; aber bald wäre es auch mein Unglück geworden, denn das Eis thürmte sich am Vordertheile des Schiffes so hoch auf, daß ich bald von den zusammen stürzenden Massen wäre begraben worden. Man warf mir Leinen vom Schiffe zu. Lange konnte ich keine erwischen; endlich aber glückte es mir, und so wurde ich über das an den Seiten des Schiffes aufgethürmte Eis hinauf gezogen.

Es war überhaupt einer der unglücklichsten Tage unserer Fahrt. Das Schiff hatte mit großen Gefahren zu kämpfen und litt viel. Als einige von uns beisammen standen, und über die heftige Kälte klagten, trat ein Seiler — oder Rebschläger, wie man sie in Nordteutschland nennt — aus Kopenhagen zu uns. Er sagte, diese Reise sei noch glücklich; denn vor 3 Jahren, als er auf demselben Schiffe das Eismeer besucht habe, sei ihr Schick-

sal weit grausamer gewesen. Es mußten, wie er uns erzählte, nicht weniger als 22 Unglücklichen die Füße abgelöset werden. Am 23. Mai (1798), als alle auf dem Seehundfang waren, trieb das Eis so weit aus einander, daß sie nicht wieder zu ihrem Schiffe kommen konnten und mehr als 10 Stunden auf dem Eise herum laufen mußten. Mancher wollte sich aus Verzweiflung ins Meer stürzen. Viele aber waren so klug, Seehunde todt zu schlagen, und Hände und Füße in die frisch getödteten Thiere zu stecken. Diese erhielten ihre Gliedmaßen gegen den Frost. Endlich nach großen Leiden kamen sie wieder zu ihrem Schiffe. Erst mehrere Tage nachher war man so glücklich, englischen Schiffen zu begegnen, von welchen die Wundärzte geholt wurden, die den Unglücklichen die Füße, wo der Brand schon sich zeigte, ablösen mußten.

Eben so schwer hätte ich bei einer andern Gelegenheit für meinen kühnen Entschluß, mich unter die Gefahren des Eismeeres zu wagen, büßen können. Wir lagen an einem Eisberge hinter dem Winde, und hatten gerade ein Faß voll stinkenden Wassers, das uns zum Ekel war. Wir baten den Kapitain, er möge uns erlauben, das Wasser wegzugießen, und versprachen dagegen, eben so viel

Schnee von der obern Kuppe des Eisberges zu sammeln; denn das Wasser von dem unten gesammelten Schnee ist nicht so genießbar, weil immer Seewasser daran spült. Es wurde gestattet, das stinkende Wasser wegzugießen, jedoch unter der Bedingung, daß wir vier Fässer mit Schneewasser füllten. Wir sprangen freudig aus dem Schiffe, erkletterten den Eisberg auf verschiedenen Seiten, sammelten den Schnee in allerlei reinlichen Gefässen und trugen fleißig ein, wie die Bienen. Unsere Robbenknittel leisteten uns auch bei dem Klettern über die Höcker des Eisberges sehr gute Dienste. Als ich nun mit dem Haken meines Knittels mich oben fest halten wollte, brach ein Stück Eis los und ich stürzte mehrere Ellen tief in eine Eisspalte des Berges hinab, lag aber ganz weich in dem kalten Schneelager. Ohne fremde Hilfe heraus zu kommen, war unmöglich. Man konnte mich nicht sehen, als oben vom Gipfel des Berges. Ich schrie laut. Einige vom Schiffsvolke hatten zwar meinen Fall gesehen, aber wegen des mir nachrollenden Schnees wußte man nicht, ob ich ins Meer gefallen wäre oder nicht. Der Zugang zu meiner Lagerstätte war sehr schwierig. Vergebens schrie, bat und lärmte ich; betete in der Angst, und stieß auch wohl wieder in meiner Verzweiflung laute

Verwünschungen aus, und da ich das Schiffsvolk oft lachen hörte, so glaubte ich, man habe keinen Willen, mir Hilfe zu leisten, was auch, wie ich später erfuhr, gar nicht so schwer war. So hatte ich schon 10 bis 12 Minuten gelegen, als mir plötzlich ein Klumpen Schnee in den Nacken fiel. Ich sah auf und erblickte oben auf dem Gipfel des Berges zwei Matrosen, einen Holländer und einen Dänen. Als sie sahen, daß ich mit leichter Mühe vermittelst einer Leine heraus gezogen werden konnte, riefen sie nach diesem Hilfsmittel. Man warf auch sogleich eine Leine vom großen Mast herüber, die aber zum Unglück den Dänen so hart ins Gesicht traf, daß er umfiel. Ich konnte mich nicht enthalten, zu lachen, so sehr ich in der Klemme war, als ich das Schiffsvolk über den Unfall lachen hörte. Der arme Däne trug mehrere Wochen das Zeichen davon an Mund und Nase. Der Holländer warf mir nun die Leine zu, und ich kehrte den gekrümmten Rücken gegen den Wurf, um meine Nase vor einem ähnlichen Unfalle zu bewahren. Der hilfreiche Holländer wollte mich aus meinem Schneekerker ziehen, aber es war ihm allein unmöglich, und der Däne war wieder hinab geklettert. Ich schrie ihm zu, er möchte nur das noch übrige Ende der Leine um eine Kuppe schlingen, welche sich aus

fest gewordenem Schnee oben auf dem Gipfel gebildet hatte, und ich würde mich schon hinauf arbeiten. Er fürchtete aber, ich werde die ganze Schneekuppe abreißen und ihn zu mir hinunter in die Eisspalte ziehen. Endlich gab der Kapitain zwei geschickten Matrosen Befehl, schnelle Anstalt zu meiner Befreiung zu treffen. Das Schneetragen hatte indeß ein Ende genommen, und als ich mit leichter Mühe aus der Spalte gezogen war, und auf das Schiff zurück kam, erhielt ich vom Kapitain zur Vergütung für die ausgestandene Angst 2 Maaß Branntwein, aber freilich mußten wir nun mit unserm stinkenden Wasser vorlieb nehmen.

Hier will ich auch eines Umstandes erwähnen, der mir des Aufbewahrens nicht unwerth scheint. Wir hatten einen trächtigen Hund mit an Bord genommen, der 4 Junge warf, als wir mitten auf dem Eismeere waren. Die Thiere machten so viel Unreinlichkeit auf dem Schiffe, daß der Kapitain zwei Junge an andere Grönlandfahrer verschenkte, und endlich sogar den Alten mit einem Jungen aufs Eis aussetzen ließ, wo die armen Thiere umkommen mußten. Der einzige Hund, den wir behielten, war 3 Wochen alt, als er seine Mutter verlor, und hatte beinahe ein halbes Jahr, als wir

wieder zu Hause ankamen. Nichts war lustiger anzusehen, als die Possen, die der kleine Hund machte, sobald er zum ersten Mahle Hunde auf der nahen Küste bellen hörte, und noch ärger wurde es, als ihm nun endlich seines Gleichen in der Ferne zu Gesichte kamen. Er schrie fürchterlich, als ob ihn die andern schon gebissen hätten; legte sich nieder, sprang wieder auf und war wie toll.

VII.

Rückreise nach Europa.

Am 23. August, als wir vom Eise frei waren, wurden endlich Anordnungen zur Rückkehr gemacht. Ich kann es nicht beschreiben, welches Vergnügen uns die glückliche Nachricht machte: es geht nach Hause! Die Freude begeisterte unsern Schiffswundarzt zu einem Gedichte, worin er von der traurigen Eiswelt Abschied nahm. Wir steuerten einige Tage West-Süd-West, bis wir das Eis aus dem Gesichte verloren. Die Beschwerden auf der Heimreise werden dem Seefahrer noch einmahl so leicht, als auf der Hinreise, und wir selber erfuhren dieß, ungeachtet wir bei der Rückkehr nach Europa mit weit mehr Gefahren zu kämpfen hatten, als früher auf der Fahrt nach dem Eismeere. Zweimahl hatten wir heftige Stürme, wovon einer drei Nächte und zwei Tage, der andre einige Stunden anhielt. Es war im nördlichen atlantischen Meere, oder der

spanischen See, zu Ausgang des Septembers, und jedesmahl war der Sturm von Donner und Blitz begleitet. Es ist ein wunderschönes Schauspiel, wenn die schwarzen Wolken das Meer färben und der Donner von weitem hörbar wird. Die Segel werden alsdann fest gebunden und 2 Mann ans Steuerruder gestellt. Auch verunglückte auf der Heimreise Einer von der Mannschaft. Es war der Normann Kreisen, derselbe, dessen ich oben rühmlich gedacht habe. Als er, während die Segel fest gemacht wurden, draußen am Ende der Segel-Rahe stand, warf ihn diese ins Meer. Er schwamm wie ein Fisch, stand mit dem halben Leibe aus dem Wasser und rief um Hilfe. Die See ging aber so hoch, daß es uns unmöglich war, eine Schaluppe zu seiner Rettung abzuschicken, und so mußte er in den Wellen sein Grab finden. Als ob er sein Schicksal geahnet hätte, sprach er noch wenige Tage vor seinem Tode, indem er auf uns Neulinge anspielte: Wie gut haben es doch diese Leute, die ihr Brod auf dem Lande verdienen könnten, sie brauchten nicht auf die See zu gehen, und doch thun es einige.

Am 27. September hatte der Steuermann berechnet, daß wir, wenn der Wind sich gleich bliebe, am 28. oder 29. Land erreichen würden. Alles ju-

belte und frohlockte. Aber es war vergebliche Freude. Der Tag brach an, und kein Land; der 30ste kam und niemand sah Land. Das Schiffsvolk murrte, und schon hieß es, der Steuermann habe sich versegelt und werde kein Land finden. Als am 1. October gegen Mittag einige von den Befehlshabern beisammen standen und durch das Fernrohr sahen, erblickten sie in der Ferne einen kleinen schwarzen Punkt, den man aber mit bloßen Augen noch nicht unterscheiden konnte. Ich trat hinzu. Der Kapitain fragte mich, ob ich auch geglaubt habe, daß man kein Land finden würde. Als ich es verneinte, gab er mir das Fernrohr, damit ich auch das ferne Land sehen sollte. Nach einigen Minuten konnten wir es mit bloßen Augen unterscheiden.

Ein lautes Freudengeschrei erscholl unter dem Schiffsvolke. Es war die Insel Helgoland in der Nordsee. Wir warfen das Senkblei aus, fanden aber keinen Ankergrund. Nach einigen Stunden kamen wir der Insel ziemlich nahe. Ich kann es nicht ausdrücken, welcher frohe Genuß es für Auge und Herz war, als wir nach einer so langen Fahrt durch Eisbänke und längs schneebedeckter Küsten, endlich wieder ein Land sahen, das mit Bäumen und Gras geschmückt erschien. Das Auge

wurde nicht müde hinüber zu sehen, und mit Entzücken genossen wir die frische Landluft, die uns anwehte, je näher wir dem Lande kamen.

Es wurde eine Kanone abgefeuert, als Signal für die Lotsen. Nach einiger Zeit kam ein Fahrzeug mit einem einzigen Mann auf uns zu. Es war ein Lotse. Der Kapitain unterhandelte lange mit ihm, da der Lotse bis Kuxhaven 88 Thaler verlangte, eine zu hohe Foderung, worüber man auch nicht einig wurde. Der Lotse entfernte sich und wir segelten einige Stunden allein fort, was sehr gewagt ist. Gegen Abend wurden wir ein Schiff gewahr, und erkannten darin bald eine englische Convoy. Es segelte auf uns zu, und löste eine Kanone. Dieß war das Zeichen, wodurch uns angedeutet wurde, unsere Flagge zu zeigen. Wir folgten dieser Auffoderung aber nicht, und segelten weiter. Wir hatten keine Furcht, ungeachtet das englische Schiff 16 Kanonen führte, und schon zwei Schiffe, ein dänisches und ein schwedisches, genommen hatte; aber eben dadurch hatte es sich geschwächt, und bei uns waren doch auch 50 Mann an Bord. Als der Kapitain des englischen Schiffes sah, daß wir unsere Flagge nicht zeigten, und unser Segel in vollem Zuge ließen, gab er noch einige Mahl Feuer auf unser Schiff, aber kein Schuß traf.

In diesem Augenblicke kam unser Schiff plötzlich auf den Sand, und zwar mit einer so heftigen Bewegung, daß wir alle auf dem Verdecke umfielen, da der Wind eine Seite des Schiffes hoch auf den Sand getrieben hatte. Es lag völlig auf der Seite. Nun war große Noth. Die Masten krachten fürchterlich. Wir mußten unsre Segel fest machen, und die Lehsegel, d. h. die auswendig an den Seiten des Schiffes befindlichen Segel, anbringen. Der Wind blies heftig. Das englische Schiff kam uns näher, und schon sahen wir einem gefährlichen Kampfe entgegen, als sich unser Schiff plötzlich losriß und wieder flott wurde. Dem englischen Schiffe aber wurde es sehr schwer, uns beizukommen, weil es gegen den Wind auf uns los segeln mußte. Es wurde dieses Spieles endlich auch müde, und nahm auf einmahl einen andern Lauf.

In derselben Nacht gingen wir zum ersten Mahle wieder vor Anker. Am nächsten Morgen erhielten wir einen Lotsen, der uns an demselben Tage bis Kuxhaven brachte. Als wir hier Anker geworfen hatten, gingen 5 Matrosen ans Land, und kamen bald mit verschiedenen Früchten, Aepfeln, Birnen, Mispeln, zurück, die sie uns sehr theuer verkauften. Auch brachten sie etwas weiches Brod

mit. Nie vergesse ich den Auftritt, wovon ich nun Zeuge war. Alles drängte und stieß sich hin und her, um nur ein Stückchen Brod zu erhaschen, und die Verkäufer wurden fast erdrückt. Ich selber war so glücklich, ein Stückchen, ungefähr zwei Loth schwer, zu erhalten, und obgleich ich es mit mehr als 30 Rippen- und Rückenstößen erkaufen mußte, so habe ich doch in meinem Leben keinen Bissen gegessen, der mir so gut geschmeckt hätte.

In Kuxhaven erhielten wir einen andern Lotsen, der uns bis Altona brachte. Noch am Ende unserer Fahrt aber hatten wir eine angstvolle Nacht. Wir fuhren mit Nordwestwind die Elbe hinauf, als gerade Ebbe war, und als wir bei Blankenese anlangten, geriethen wir auf eine Sandbank, wo wir so fest saßen, daß wir bei dem heftigen Winde für unser Schiff alles fürchten mußten. In diesem gefährlichen Augenblicke sahen wir ein amerikanisches Schiff mit vollen Segeln auf uns los kommen. Wir hatten Laternen ausgehängt, damit die ankommenden Schiffe uns sehen und nicht mit dem unsrigen zusammenstoßen sollten. Der Amerikaner sah uns, warf aber nicht aufs Steng, d. i. er ließ seine Segel nicht fallen, sondern fuhr schnell an uns vorbei. Der Lotse, der an Bord die-

ses Schiffes war, kannte die Fahrt besser als der unsrige. Wir mußten auf der Sandbank sitzen bleiben, und geduldig die zurückkehrende Flut abwarten, mit welcher wir endlich wieder flott wurden. An demselben Tage legten wir bei Altona vor Anker. Der größte Theil der Mannschaft wurde noch vor Abend verabschiedet, nachdem jeder seinen verdienten Lohn empfangen hatte. Ich und zwei andre Matrosen erhielten für einige in großen Gefahren geleistete Dienste eine außerordentliche Belohnung, die für jeden 10 Mark betrug. Alsdann stiegen wir ans Land, küßten die Erde und gingen aus einander, nachdem wir freundlich Abschied genommen hatten. Und so scheide auch ich von meinen Lesern, die mich bis hieher auf meiner Fahrt durch die schaurige Eiswelt mit freundlicher Theilnahme begleitet haben.

Anhang.

I.

Ueber die Entstehung und Beschaffenheit des Eises im Polar-Meere.

(Aus dem Englischen.)

Wenn die fortdauernde Wirkung der Sonnenstrahlen endlich die große Eismasse geschmolzen hat, entsteht eine kurze Zeit der Wärme. Nach wenigen Wochen aber, wo die Sonne nur schiefe und schwache Strahlen schickt, beginnt der Frost von Neuen. Schon im August schneit es wieder, und vor dem October ist der Boden 2 bis 3 Fuß dick mit Schnee bedeckt. Längs der Küsten und Baien wird das frische Wasser, das aus Bächen herbei fließt, oder von älteren Schneemassen losgethaut ist, schnell in festes Eis verwandelt. So wie die Kälte zunimmt, senkt sich die Feuchtigkeit der Luft nieder, als Nebel, der wie ein feines Spinngewebe oder wie Eiszacken friert, sich durch die ganze Atmosphäre verbreitet, so fein, daß er die Haut reizt

und wund macht. An alle vorspringende Landspitzen hängt sich Eis in seltsamen Gestalten an. Die ganze Oberfläche der See dampft wie ein Kalkofen, eine Erscheinung, die man den Frostrauch nennt, welcher entsteht wie überall die Dämpfe, weil das Wasser wärmer, als die, auf demselben liegende Luftschicht ist. Endlich zerstreut sich der Nebel, die Luft wird heller, da die obere Wasserschicht des Meeres einen gleichen Grad von Kälte erlangt hat. Die ganze Oberfläche überzieht sich mit Eis, das oft in einer Nacht einen Zoll dick friert. Die Dunkelheit eines langen Winters verbreitet sich undurchdringlich über das gefrorne Land, wenn nicht zuweilen der Mond *) sein mattes Licht verbreitet, um die Schrecknisse und Verödung der Scene zu beleuchten. Die elenden Bewohner Grönlands und der übrigen Küsten des Eismeers, mit Bärenfellen bedeckt, bleiben in ihre Hütten eingemauert, wo sie jede Ritze sorgfältig gegen die Kälte verstopfen. Um den Ofen oder die Lampe kauernd, suchen sie die langweilige Nacht zu verträumen.

*) Alle 14 Tage ist Mondschein bei halb erleuchteter Scheibe. In der übrigen Zeit vertreten die hellen nördlichen Sternbilder die Stelle jenes leuchtenden Weltkörpers, wozu noch häufige Nordscheine kommen.

Ihre ärmlichen Vorräthe von Lebensbedürfnissen, die sie in demselben Raume aufbewahren, sind oft so hart gefroren, daß man sie mit einem Beile zerhacken muß. Das ganze Innere der Hütte ist mit einer dicken Eisrinde überzogen, und wenn sie auf einen Augenblick ein Fenster öffnen, wird die Feuchtigkeit der ausströmenden Luft sogleich in Schneegestöber verwandelt. Der Frost dringt so tief in die Erde, daß man die Felsen oft in der Ferne mit lautem Krachen sich spalten hört.

Endlich erscheint die Sonne wieder über dem Horizont, aber ihre matten Strahlen zeigen mehr die Verödung der Scene, als daß sie die Aussicht erhellen. Allmählig aber wird der Fortschritt des Frostes gehemmt. Im Mai wagen sich die verhungerten Bewohner aus ihren Hütten, um Fische am Ufer des Meeres zu suchen. So wie die Sonne sich höher erhebt, wird ihre Kraft vermehrt. Der Schnee schmilzt nach und nach, das Eis löset sich auf, und ungeheure Massen desselben, die von den Klippen sich lösen, und unten von Wasser unterwaschen werden, stürzen mit furchtbarem Donner auf die Küsten. Das Meer wird nun offener. Die Eisfelder werden von Winden und Strömungen zertheilt und zerstreut. Zuweilen werden sie gegen

einander geworfen. Weh dem Schiffe des Wallfischfahrers, das von diesen Massen eingeschlossen wird!

Vor Ende des Junius sind die Eisschollen im Eismeere gewöhnlich zertheilt und zerstreut. Aber die Luft ist fast immer voller Dünste. Um diese Jahreszeit bedeckt gewöhnlich ein dichter Nebel die See, der aber nicht so rauh als der Frostrauch ist. Diese Nebel, welche, nur zuweilen mit hellerem Wetter abwechselnd, den größten Theil des Sommers hindurch in dem Eismeere herrschen, machen die Schifffahrt hier sehr gefährlich. Im Julius ist die Oberfläche des Wassers wenigstens in Gleichgewichte mit der Luftwärme, und die Sonne scheint nun mit hellem blendenden Glanze. In den Baien und Buchten ist oft die Hitze so groß, daß der Theer zuweilen schmilzt und an den Seiten der Schiffe hinab fließt.

Das Eis, das die Schifffahrt im Eismeere hemmt, ist von zweierlei Art; das eine entsteht aus süßem, das andere aus salzigem Wasser. Der Schnee, der alljährlich auf die Inseln und Küsten fällt, wird während des Sommers aufgelöset, und ergießt sich in zahllosen Bächen und Strömen, die

sich an den zerschnittenen Küsten und in den tiefen, von Felsen eingeschlossenen, Baien sammeln. Hier friert alsbald dieses Wasser, jedes Jahr bringt neuen Zufluß, und so nimmt die Eismasse vielleicht erst während des Laufes mehrer Jahrhunderte zu, und steigt zu einem Eisberge auf, den umliegenden Klippen ähnlich. Der geschmolzene Schnee, der sich später auf diesen Eisblöcken sammelt, trägt auch dazu bei, sie zu vergrößern, und indem derselbe die zufälligen Spalten und Höhlungen ausfüllt, macht er die ganze Masse fest. Die Zerstörung aber beginnt schon zu wirken. Die Strömungen des Meeres unterspülen den Fuß des Eisbergs, bis er endlich durch sein eigenes Gewicht, wenn er vielleicht 1000 oder 2000 Fuß hoch ist, mit furchtbarem Getöse in den Abgrund stürzt. Die gewaltigen Massen strömen nun in den Ozean, bis sie von Winden und Strömungen getrieben, nach und nach abnehmen, und in das atlantische Meer hinabschwimmen.

Das ist wohl der eigentliche Ursprung der Eisberge, die auf ähnliche Art entstehen, wie die Gletscher in den Alpen und Pyrenäen. Sie bestehen aus klarem festen Eise, welches jene feine ins Blaue spielende grüne Farbe hat, die man an dem Eise

oder Wasser, wenn es sehr rein und in gehöriger Tiefe ist, immer sieht. Aus den Höhlungen dieser Eisberge füllen die Matrosen der Walfischfahrer, vermittelst einer biegsamen Röhre von Leinenzeuge (Seihetuch) ihre Wasserfässer mit dem reinsten und angenehmsten Wasser. Auch fangen die Schiffer solche Eisklumpen auf der See auf, um sich einen angenehmen Trank zu verschaffen.

Die Frage, ob Salzwasser frieren könne — wogegen man so viele abgeschmackte Gründe angeführt hat — ist jetzt völlig gelöset, und sowohl durch Beobachtungen als Versuche erwiesen worden, daß solches Wasser frieret. Aber es gibt nur unvollkommnes Eis, leicht zu unterscheiden von den gewöhnlichen Eiskristallisationen; es ist porös, nicht fest und wenig durchsichtig. Es gleicht gefrornem Syrup, oder was der Conditor Gefrorenes nennt. Die stärkern Salztheile sind in den Zwischenräumen. Es gibt nie reines Wasser. Wenn man aber die Salztheile langsam hat ablaufen lassen, so schmilzt die übrige Masse in eine Flüssigkeit von geringem Salzgeschmack, die zuweilen trinkbar sein kann.

Um Seewasser von gewöhnlicher Salzigkeit zum Frieren zu bringen, braucht es nur eine Kälte von

27 Grad Fahrenheit, oder nur 5 Grad unter dem Gefrierpunkte des süßen Wassers. Jenseit des Polarkreises ist die Oberfläche der See nie wärmer. Zu Ende des Julius oder zu Anfange des Augusts bildet sich schon eine Eisdecke. Bei der Zunahme des Frostes wird bald die ganze Oberfläche bedeckt mit einer mehrere Fuß dicken Eisrinde. Bei der Rückkehr des Frühlings schmelzen die Sonnenstrahlen die Eisrinde, und machen sie weich. Der erste Wind, der den Ocean anschwellt, zerbricht dann die Eismasse in große Felder, die späterhin durch Zusammenstoß in kleinere Theile zerfallen. Dieß geschieht gewöhnlich im Junius, und wenige Wochen sind meist hinreichend, das Eis zu zertheilen. Endlich ist das Meer auf kurze Zeit offen.

Während die Eisberge auf solche Weise nur langsam in Jahrhunderten wachsen, werden die Massen von Seewassereis jährlich gebildet und zerstört. Das von geschmolzenem Schnee entstandene Eis ist gewöhnlich hart, durchsichtig und wächst oft zu ungeheuren Massen an. Seewassereis aber ist weder fest noch klar, und nie von ansehnlicher Dicke. Es flutet selten länger, als einen Theil des Jahres, obgleich in kalten Jahreszeiten einige zerstreute Bruchstücke vom frühen Froste überrascht werden, und bis in den nächsten Sommer fortdauern.

Die Walfischfahrer zählen verschiedene Arten von Seewassereis auf. Eine weit gedehnte Masse heißt ein Feld. Wenn ein Feld zertheilt wird durch eine Strömung im Meere, so zerbricht es in zahllose Massen, die selten über 40—50 Ellen im Durchmesser haben; man nennt sie mit den Gesammtnahmen Haufen. Ist ein solcher Haufen breit, so heißt es Stück, ein länglicher Haufen aber wird Strom genannt. Heftige Winde treiben die Haufen zusammen und thürmen sie auf. Bei ruhigem Wetter trennen sie sich wieder. Kann ein Schiff frei durch Eismassen segeln, so heißen sie Treibeis, und das Eis ist los oder offen. Die größeren Schollen zertheilen sich durch Anstoßen in kleine Stücke. Wälzt sich eine Scholle über die andere, so entstehen Hügel. Diese geben dem Eise die seltsamsten Gestalten. Sie sind häufig in großen Haufen und an den Enden der Eisfelder, oft 30 Fuß hoch. Schlamm nennen die Seefahrer die unzusammenhangenden Eiskristalle, die beim Anfange des Frostes die Oberfläche bedecken. Wenn diese zunehmen, so haben sie, gleich dem Oehle, die Kraft, die Wellen zu beruhigen. Die fortdauernde Bewegung hindert, daß sie sich zu einer zusammenhangenden Fläche verbinden, und sie bilden kleine, durch stetes Abreiben abgerundete Scheiben, die

kaum 3 Zoll im Durchmesser haben und Pfannkuchen heißen. Diese verbinden sich zuweilen zu runden Stücken, die vielleicht 1 Fuß dick sind und viele Ellen im Umfange haben.

Die Eisfelder und andere strömende Massen werden oft in großer Entfernung durch eine besondere Erscheinung am Rande des Horizonts entdeckt, welche die Seefahrer Eisblink nennen. Es ist ein glänzender weißer Schein, der offenbar durch den Wiederschein des Lichts entsteht, das von der Eisfläche auf die gegenüber liegende Atmosphäre geworfen wird. Dieser Streif, der bei hellem Wetter immer glänzender ist, zeigt dem erfahrnen Seemann 20—30 Meilen über dem Gesichtsbereich nicht nur den Umfang und die Gestalt, sondern selbst die Beschaffenheit des Eises. Der Blink von Eishaufen zeigt sich ganz weiß, während der Blink von Schneefeldern ins Gelbliche fällt.

Die Berge von hartem Eise bilden an der West-Küste von Grönland, die sich in die Davisstraße verlängert, einen ungeheuren Wall, der dem Seefahrer ein erhabenes Schauspiel zeigt, und in der Ferne wie ganze Gruppen von Kirchen, Schlössern und segelnden Schiffen erscheint. Sie werden jedes Jahr, besonders in warmen Sommern, theilweise

Staats-
Bibliothek
Bamberg

abgelöset, und in die See hinab gestürzt. In der Davisstraße sind solche Eisberge häufig. Um die Disco-Bai, wo die See 500 Faden hat, findet man so ungeheure Massen, daß die holländischen Seefahrer sie mit Städten vergleichen, und sie Amsterdam, Harlem, nennen. Der Strom bringt sie in das atlantische Meer.

Die Schollen von Süßwasser zeigen sich schwarz, wenn sie in der See schwimmen; aber sie spielen in eine schöne Smaragdfarbe, wenn man sie aufs Schiff bringt. Sie sind zwar völlig durchsichtig, haben aber doch oft in ihrem Inneren noch Wasseradern, Luftblasen. Dieses reine Eis ist nur $\frac{1}{15}$ leichter, als das Süßwasser. Es muß daher, wenn es schwimmt, um $\frac{1}{10}$ hervorragen. Ein Eisberg von 2000 Fuß Höhe wird also, wenn er von dem Meerstrom fortgetragen wird, immer noch 200 Fuß über die Oberfläche des Wassers sich erheben. Entfernt vom Lande mögen sie höher sein, sowohl von dem Schnee, der darauf fällt, als von den Dünsten, die sich niederschlagen, und auf der Oberfläche der Eismasse frieren. Im Allgemeinen aber werden sie von einem Meerstrome, der von Südost in den atlantischen Ozean geht, fortgetragen, wo sie in der wärmern Flut bald sich auflösen. Man fin-

det zwar noch bei Neu-Fundland Massen, aber selten kommen sie über den 48sten Grad der Breite. Im Eismeere bleiben diese Massen so unbeweglich im Wasser, daß sie gewöhnli. den Walfischfängern dienen, mit ihren Schiffen hier anzulegen. Nothwendige Vorsicht ist es aber in solchen Fällen, die Kabeltaue zu verlängern, und in einiger Entfernung von den Eisklippen anzulegen, weil Bruchstücke des Eises, das die Seeleute Kälber nennen, sich oft von dem untern Theile der Massen lösen, und aufwärts tauchend, mit solcher Schnelligkeit schießen, daß sie leicht des Schiffes Boden durchlöchern können.

Das Eis von Salzwasser ist weißlich, porös, und fast undurchsichtig. Es ist so dicht wegen des eingeschlagenen Seewassers, daß es, auf der See fließend, nur $\frac{1}{7}$ über die Wasserfläche empor ragt. Es ist von verschiedener Dicke, selten aber über 6 Fuß. Es wird, wie gesagt, größtentheils jährlich zerstört. Der Thau dauert gewöhnlich 3 Monate, und während dieser Zeit sind die Sonnenstrahlen, welche, wenn sie auch schräg fallen, doch unablässig wirksam sind, sie mögen unmittelbar, oder durch Luft und Wasser wirken, im Stande, das während des Herbstes, Winters und Frühlings

erzeugte Eis zu schmelzen. — Selbst unter den Polen würde die Sonne zur Zeit der Sonnenwende während einer Woche eine Eisschicht von 5 Zoll schmelzen. Wir können daraus schließen, daß die jährliche Wirkung derselben hinlänglich sein wird, bis zu einer Tiefe von 40 Zoll aufzuthauen.

So wie die Hitze durch das Aufthauen gemindert wird, so wird sie auch bei dem Gefrieren wieder aufgezehrt. Die jährliche Bildung und Zerstörung des Eises in der Polargegend ist daher eine schöne Vorsorge der Natur, um die Ungleichheit der Temperatur zu mildern. Wäre der Sonne nur ein dürres Land ausgesetzt, so würde es im Sommer versengt, und in dem dunkeln Winter durch die Kälte erschöpft werden. Weder Thiere noch Pflanzen würden hier haben gedeihen können. Jetzt aber wird im Sommer das Uebermaß der Hitze aufgewendet, um den Schnee zu schmelzen, und den Mangel desselben ersetzt im Winter einigermaßen der Einfluß des fortgehenden Gefrierens. So lange es Eis aufzuthauen gibt, oder Wasser zum Gefrieren zu bringen, kann sich die Temperatur nie anders als innerhalb einer gewißen Gränze ändern. In einigen Jahren kann zwar mehr Eis sich bilden und mehr schmelzen, aber es ist thöricht zu erwarten,

daß die Eisrinde, welche die Nordgegenden bedecken, im Allgemeinen und dauernd sich lösen werde.

Was aber auch die Veränderungen des Polar-Eises sein mögen, es kann keinen Einfluß haben auf das Klima niederer Breitengrade. Der ganze umliegende Raum, wo der Frost herrscht, steht nur in einem unbedeutenden Verhältniße gegen die Oberfläche der nördlichen Halbkugel. Wenn man selbst vom Parallel-Kreise des 60sten Grades rechnet, so würde er nicht den 8ten Theil betragen; da sich aber das Frostgebiet kaum unterhalb des 75sten Grades erstrecket, so kann man es nur als den 32ten Theil der Halbkugel rechnen. Vorausgesetzt also, Polarkälte könnte ganz in die südliche Atmosphäre übergehen, so könnte doch keine merkliche Veränderung in dem Klima entstehen. Und wären auch in den Jahren 1816 und 1817 gegen 2000 Quadratstunden Eis aus der See von Grönland verschwunden, zwischen den 74sten und 80sten Grad; so würde dieses kaum der halben Oberfläche von Irrland gleich sein.

Daß der Wind den Einfluß der Polarkälte auf unsre Küste bringen könnte, ist Einbildung. Es läßt sich durch Versuche zeigen, daß ein Luftstrom, der über eine wärmere Oberfläche fährt, sei es Land

oder Wasser, in 1 Stunde dieselbe Temperatur erhält, bei einer Schicht von 80 Fuß. Die kalten Winde von dem entfernten Norden würden ihre Kälte in dem deutschen Meere oder dem atlantischen Meere verlieren. Auf das Wasser könnte dieß nicht den mindesten Einfluß haben; sobald ein Theil desselben abgekühlt wäre, würde derselbe vermöge seiner vermehrten Dichtigkeit, sogleich niederfallen. Die Oberfläche würde nicht eher kalt werden, bis die ganze Wassermasse von Grund aus erkältet wäre. Ist die mittlere Tiefe des Ozeans 10 englische Meilen, so würden, vorausgesetzt, daß ein Wind 10 Grade kälter als das Wasser von Norden bliese, und 6 Monate jährlich über das atlantische Meer hin führe, und zwar 15 Meilen in einer Stunde, doch 220 Jahre nöthig sein, das Meer auszukühlen.

Die Meinung, daß die zuweilen in das atlantische Meer getriebenen Eismassen durch erkältenden Einfluß den Charakter unseres Klima's verändern könnte, ist nicht neu. Schon 1725 äußerte sie der gelehrte englische Botaniker Richard Bradley.

Ein solcher entfernter Einfluß kann aber nur ganz unbedeutend sein. Die dem Winde ausgesetzte Oberfläche des Eises kann nur den 1000ten Theil der

ganzen Ausdehnung des atlantischen Meeres ausmachen. Die allgemeine Lufttemperatur würde also nicht um den 40sten Theil eines Grades verändert werden können. Dieser geringe Einfluß könnte nicht zu unsern Küsten hinüber kommen, da er sich auf der langen Reise verlieren würde.

II.

Kurze Geschichte des Walfischfanges im Eismeere.

Es läßt sich schwerlich bestimmen, zu welcher Zeit man angefangen habe, den großen Seethieren in den nördlichen Meere nachzustellen. Das sogenannte Einhorn, das schon in den früheſten Jahrhunderten gesucht und geschätzt war, aber für das Horn eines Landthieres gehalten wurde, ist nichts als der Zahn eines Seethieres, der wahrscheinlich durch die Normannen, welche Grönland und Island besuchten, dem übrigen Europa bekannt wurde. Schon im neunten Jahrhunderte erzählte der Norweger Ohther in seinem Reiseberichte dem König Alfred von England, daß man die Walroße um ihrer Zähne willen fange, wovon er auch dem Könige einen gab, und daß man die Felle dieser Thiere zu Schiffstauen brauche. Er erwähnt auch des Walfischfanges der Norweger, und er selber war weit nördlicher auf diesem Fange gewesen. Nach der ge-

wöhnlichen Meinung waren die Biscayer die ersten westlichen Europäer, welche auf den Fang der Walfische auszogen, oder eigentlich der, zuweilen an den Küsten des atlantischen Meeres erscheinenden Finnfische, die den Walfischen ähnlich sind, aber weniger Speck geben, daher jetzt selten gefangen werden. Die Engländer aber trieben den Walfischfang zuerst als Gewerbe und machten in dieser Absicht Reisen in das Eismeer. Die Entdeckung des Weges nach Archangel, um die Mitte des 16ten Jahrhunderts, gab die erste Veranlaßung dazu. Als die Holländer 1596 die Insel Spitzbergen fanden, benutzten die Engländer auch diese Entdeckung. In den ersten Jahren des 17ten Jahrhunderts gingen mehrere, von unternehmenden Kaufleuten ausgerüstete Schiffe ins Eismeer, wo sie viele Walrosse fingen und sogar ein junges Thier lebendig nach England brachten. Seit dem Jahre 1610 trieben die Engländer den Walfischfang stärker, besonders an den Küsten von Spitzbergen, und brauchten jährlich 13 bis 14 Schiffe dazu.

Die Holländer wurden bald ihre Nebenbuhler. Um das Jahr 1611 wurde, auf Antrieb einiger Kaufleute in Amsterdam und Nordholland, eine Gesellschaft für den Walfischfang errichtet. Die

holländischen Kaufleute schickten 1612 ein Schiff zu der Bäreninsel zwischen Norwegen und Spitzbergen, wo sich die Engländer gewöhnlich aufhielten. Sie hatten einige Barken aus Biscaya und Bordeaux bei sich, weil man die Biscayer noch immer für die geschicktesten Walfischfänger hielt. Die Engländer, welche keine Nebenbuhler leiden wollten, gingen mit bewaffneten Schiffen auf die Holländer los und im folgenden Jahre kam es wirklich zu Feindseligkeiten. Im Jahre 1614 erhielten die holländischen Walfisch-fänger einen Freibrief von den Generalstaaten, nach welchem niemand aus Holland nach Spitzbergen auf den Walfischfang gehen sollte, als diejenigen, welche die Fischerei daselbst bereits unternommen hatten. Der Walfischfang brachte der vereinigten Gesell-schaft, ungeachtet der fortdauernden Zwistigkeiten mit den Engländern, große Vortheile. Der anfangs nur auf 3 Jahre gegebene Freibrief wurde 1617 und späterhin noch verschiedene Mahle erneuert, und im Jahre 1622 erhielt auch eine seeländische Handelsgesellschaft die Erlaubniß, neben der Hol-ländischen den Fischfang zu treiben. Die Walfische, welche noch nicht durch viele Nachstellungen scheu gemacht waren, fanden sich in Ueberfluß in den Baien bei Spitzbergen, wo sie mit der größten Be-quemlichkeit gefangen wurden; denn zu jener Zeit

wagte man es noch nicht, so kühn wie in unsern Tagen, unter die Eismassen zu segeln.

Die Seefahrer verschiedener europäischen Völker, die an dem Walfischfange Antheil nahmen, vertheilten sich in die, um die herrenlose Insel Spitzbergen befindlichen Baien. Die Engländer aber, welche dieselbe zwar nicht entdeckt, jedoch zuerst befahren hatten, behaupteten hier das Vorrecht und nahmen die bequemsten Baien für sich, und nach ihnen wählten die Holländer. Man legte an der Küste Packhäuser, Thransiedereien und andre Gebäude an, welche aber späterhin verlassen wurden, als die Walfische, um ihren Verfolgern zu entgehen, sich weiter nach Norden zogen. Im Jahre 1633 ließ man sieben Mann auf Spitzbergen überwintern, die auch glücklich die Kälte überstanden, was jedoch nicht der Fall bei sieben andern war, die in demselben Jahre auf Jan-Mayen-Eiland blieben. Eben so unglücklich waren diejenigen, welche im Jahre 1634 auf Spitzbergen zurückgelassen wurden, und sämmtlich erfroren. Seitdem gab man alle Versuche zur Ueberwinterung auf. Als der Freibrief der holländischen Gesellschaft mit dem Jahre 1642 abgelaufen war, wurde derselbe nicht wieder erneuert, sondern der Walfischfang ganz frei gegeben, und diese Einrichtung blieb.

Die Walfische hatten sich indeß, als die Anzahl ihrer Verfolger immer größer wurde, aus den Baien von Spitzbergen und Jan = Mayen verloren und mußten nun von den Schiffen in höhern Graden, und im Eise aufgesucht werden, was aber mit größeren Kosten und mit so vielen Gefahren verbunden war, daß seitdem jährlich mehrere Schiffe im Eise ihren Untergang fanden. Die Walfische konnten nun auch nicht mehr, wie früher, bei größerer Bequemlichkeit des Fanges, am Strande geflenzt werden, sondern es mußte auf den Schiffen in offener See geschehen. Die auf den Inseln angelegten Thransiedereien und andere Gebäude, unter welchen sich besonders die kostbaren Anlagen der Holländer auf Spitzbergen auszeichneten, wurden daher unbrauchbar und verfielen nach und nach so sehr, daß man jetzt nur noch Trümmer davon findet.

III.

Ueber Grönland, Spitzbergen und Nova Zembla.

Der Verfasser vorstehender Reise hat zwar keines dieser Länder gesehen, da er, wie er uns selbst sagt, nie ans Land gekommen ist. Es wird jedoch den Lesern willkommen sein, hier einige Nachrichten über diese Gegenden zu finden, deren Küsten der Reisende nahe war und die er einige Mahle nennt.

Grönland dehnt sich vom Vorgebirge Farewell, das ein kleiner Meeresarm, unter 60 Grad nördlicher Breite, von der Küste trennt, nordwestlich über 40 Meilen zum Vorgebirge Desolation aus, und dann nördlich gegen Godthaab, unter dem 65sten Grad, wo es sich etwas östlich wendet bis zur Insel Disco, die eine geräumige Bai begränzt, zwischen dem 67sten und 71sten Grad in der Davisstraße. Von hier erstreckt sich das feste Land fast gerade nach Norden über den 76sten Grad,

bis es sich in den noch nicht untersuchten Gegenden der Baffinsbai verliert. Auf der andern Seite erstreckt sich Grönland in nord-nordöstlicher Richtung, aber mit sehr gekrümmter Küste, bis fast Island gegenüber, unter dem 64sten Grade, und dehnt sich dann gegen Nordost, bis zum 75sten Grade, wo es sich plötzlich nach Norden wendet, und bis über den 80sten Grad läuft. Wir wissen also nicht, ob Grönland nordwestlich mit Amerika zusammenhange oder nicht; man scheint aber eher annehmen zu können, daß es eine Insel ist und am nördlichen Ende der Baffinsbai eine Durchfahrt sich befindet. Die Küsten sind überall schroff und felsig, wie Norwegen. Das Innere ist von hohen Bergen mit ewigem Schnee bedeckt. Westlich an der Davisstraße gibt es zahlreiche Buchten und Baien. Hier ist es drei Monate im Jahre grün. Die Ostküste ist selten den Walfischfahrern zugänglich, da sie stets von Eismassen eingeschlossen ist, die im Sommer von Nordost treiben. Die Lage dieser Eisgränze ist nicht beständig, sondern wechselt im Laufe des Jahres.

Grönland wurde nach Einigen schon im Jahre 770, nach Andern aber erst um 980 von Island aus entdeckt und bevölkert. Man fand bei der An-

kunft das Land schon grün und nannte es daher Grönland d. i. grünes Land. Um das Jahr 1000 führte der Norweger Leif das Christenthum ein und im Jahre 1120 hatten die Grönländer schon einen Bischof. Nach der Einführung des Christenthums wurden sie den Norwegern zinsbar, machten sich aber um die Mitte des 13ten Jahrhunderts auf kurze Zeit von dieser Verbindlichkeit los, bis sie wieder bezwungen wurden. Seitdem wurden sie durch einen norwegischen Statthalter nach isländischen Gesetzen regiert. Mit Norwegen kam Grönland an Dänemark; wurde aber gegen Ende des 14ten Jahrhunderts vernachläßigt, und so sehr vergessen, daß die Dänen seit dem sechzehnten und besonders seit dem Anfange des 17ten Jahrhunderts mehrere vergebliche Versuche machten, ehe sie es wieder auffanden. Dieß gelang endlich im Jahre 1721 dem frommen norwegischen Priester Hans Egede, der auf der westlichen Küste zu Godthaab (gute Hoffnung) eine Kolonie anlegte, um Anstalten zur Bekehrung der heidnischen Bewohner des Landes zu treffen. Denn die ehemaligen christlichen Bewohner waren von den wilden Eingebornen, die zu dem Stamme der Eskimoer gehörten, ausgerottet worden. Nach und nach wurden längs der westlichen Küste mehrere Kolonien angelegt. Die

Einführung des Christenthums hatte guten Fortgang, und seit 1733 wurde auch von den mährischen Brüdern eine Niederlassung Neu-Herrnhut, unweit Godthaab angelegt, welcher später (seit 1758) zwei neue, Nahmens Lichtenfels und Lichtenau, die weiter südlich liegen, folgten. Alle Versuche, auf der Ostküste von Grönland zu landen, sind fruchtlos gewesen. Man glaubt, daß ehemahls auch auf dieser Küste isländische Ansiedlungen gewesen seien, gewisser aber ist, daß sie jetzt von einer Menschenart bewohnt wird, die den Bewohnern der Westküste gleicht.

Auf der Westküste giebt es jetzt vom 59sten bis 47sten Grade der Breite 18 größere und kleinere dänische Niederlassungen, die in zwei Inspectorate getheilt sind. Die südlichste Niederlassung ist Julianeshaab, die 1775 angelegt wurde, und wegen des Einkaufs von Seehundspeck, Seehundfellen und Fuchsbälgen die wichtigste ist. Der Bezirk derselben erstreckt sich um die südlichste Spitze, Statenhuk, auf die östliche Seite, so weit man diese kennt.

Der Boden in den Thälern ist meist mit Moos bedeckt, wovon es sehr viele Arten giebt. Auf den niedrigen Klippen und auf den unbewohnten Inseln, wo häufig Vögel nisten, findet man einige Kräuter

und Gesträuche; alle Gewächse aber bleiben auf dem dürren Boden und in der kalten Luft nur klein. In der Nähe der Häuser und Zelte aber, wo der Boden durch das Blut der getödteten Seehunde gedüngt wird, sieht man häufigere und größere Kräuter. Hier giebt es auch schönen Graswuchs, der gute Weide darbietet. Man hat wohl Gerste und Hafer zu säen versucht, die zwar in lange Halme schossen, aber nicht zur Reife gelangten. In den höchsten nördlichen Gegenden aber, über dem 65sten Grad wächst nichts mehr, und das Land ist so felsig und unfruchtbar, daß die Grönländer hier nicht einmahl so viel Gras finden, als sie brauchen, um ihre Schuhe gegen die Kälte damit auszufüttern.

Es giebt keine reißende Thiere in Grönland, außer Bären, die aber mehr im Wasser als auf dem Lande leben. Von eßbaren Jagdthieren giebt es Hasen und Rennthiere. Die Rennthierjagd ist während des ganzen Sommers die Beschäftigung vieler Grönländer, die darüber den Fang der Seehunde und Fische versäumen. Seit der Einführung der Feuergewehre sind aber die Rennthiere selten geworden. Man findet weiße und bläuliche Füchse, die theils in Fallen, theils in Schlingen, theils in Gruben gefangen werden.

Von zahmen Thieren giebt es beinahe gar keine andere als Hunde, die sehr groß sind, nicht bellen, und als Zugvieh gebraucht werden, um Schlitten über das Eis zu ziehen. Man spannt vier, sechs, oder auch acht bis zehn Hunde vor einen Schlitten, der fünf bis sechs Seehunde und den Grönländer dazu trägt.

Die Grönländer, die zu dem Stamme der Eskimoer auf der Küste von Amerika gehören, sind untersetzt, aber nicht klein, sondern von gewöhnlicher Mittelgröße, ja man findet in Süden sogar Leute von langem Wuchse, die Abkömmlinge der vertilgten Norweger und Isländer sein mögen. Sie sind wohlbeleibt, von etwas dunkler Farbe und haben alle schwarzes Haar und etwas breite, platte Gesichter. Große Gewandtheit zeichnet sie aus. Die Männer haben gewöhnlich keinen Bart. Im Winter wohnen die Grönländer in niedrigen, aber sehr langen Häusern, im Sommer in Zelten. Ihre Kleider verfertigen sie aus den Häuten von Rennthieren, Seehunden und verschiedenen Vögeln. Rennthierfleisch ist jetzt ein Leckerbissen für sie, aber ihre gewöhnliche Nahrung das Fleisch der Seethiere, Seevögel und Seefische, vorzüglich der Seehunde. Den Thran benutzen sie, außer zum Brennen auch

zum Einmachen, da sie frische und faule Eier, Kräheberren und die Stengel der Engelwurz, zusammen damit in Seehundsfellen, als eine leckere Erfrischung im Winter, aufzubewahren pflegen. Ihr Getränk ist Wasser, das sie mit Eis oder Schnee kühlen. Ihre Böte bestehen aus einem mit Seehundsfelle überzogenen leichten Gerippe von Holze Die für Männer bestimmten Böte sind kleiner, als die Fahrzeuge der Weiber, worin sie ihre Habe fortschaffen. Der Seehund liefert den Grönländern, außer ihrer Nahrung, ihre Hauptbedürfnisse, seine Haut ihre Kleidung und Decken für ihre Wohnung, sein Speck Licht. Den Walfischfang betreiben die Grönländer jetzt nicht mehr auf eigene Hand, sondern nur in Vereinigung mit der dänischen Handelsgesellschaft. Ihre eigenen Geräthschaften zum Fange sind zu unvollkommen. — Die englischen Seefahrer, welche im vorigen Jahre eine Entdekkungsreise nach dem Nordpole machten, fanden zwischen den 76sten und 77sten Grade auf der höchsten Westküste einen bisher noch nie von Europäern besuchten Stamm der Eskimoer.

Doch es mag an diesen Bemerkungen genug sein. Wer über alles, was hier nur angedeutet werden konnte, sich näher unterrichten will, lese: David

Cranz'ens Historie von Grönland — 2 Theile. Barby 1770. 8 u. Nürnb. 1780. in Verbindung mit dem anziehenden neuen Werke: Bruchstücke eines Tagebuches, gehalten in Grönland in den Jahren 1770 bis 1778 von Hans Egede Saabye. Aus dem Dänischen übersetzt von G. Fries. Hamburg 1817.

Die große Insel Spitzbergen, die von ältern Seefahrern mit Grönland verwechselt wurde, liegt unter allen bekannten Ländern dem Pole am nächsten, vom 77sten Grade bis über den 80sten und ist, wie die umliegenden kleinern Inseln, felsig, unfruchtbar und unbewohnt. Ein Berg erhebt sich hinter dem andern. Gegen Osten wird das Land niedriger, ist aber überall steinig. Die höchsten Berge sieht man vom Vorlande bis zum Muschelhafen. Im Winter ist die Küste überal von Eis umgeben, das der Ostwind von Nova Zembla, der Westwind von Grönland bringt. Ueberall längs der Küste giebt es viele große und kleine Baien, wo die Schiffe der Walfischfahrer zuweilen einlaufen. Die sichersten und besten Häfen sind die Südbai und die Nordbai, die meisten Schiffe besuchen die letzte. In der Südbai liegen die Ueberreste der von den Holländern erbauten Häuser Schmeerenborg genannt. Doch sieht man selbst auf diesen öden Küsten, besonders in einigen Baien auf dem sandigen Boden, den das von den Bergen fallende Wasser

befeuchtet, und wo die Ost- und Nordwinde nicht zu stark wehen, verschiedene Pflanzen, die im Julius meist in voller Blüte stehen. Das rauhe Land ist die Heimath der weißen Bären, die von hier Wanderungen nach Grönland und Island machen. Auch giebt es Füchse, die den Füchsen des festen Landes ziemlich ähnlich sind und auf dem Eise laufen, um Vögel und Eier zu suchen. Auf einem niedrigen Landstrich gegen Osten, wo die Berge mit Moos bewachsen sind, dem Rehenfeld, findet man viel Rothwild. Der Strandlaufer, der Schneevogel, der schöne goldglänzende Eisvogel, viele Mövenarten und mehr andre Vögel nisten theils auf den hohen Klippen, um gegen die reißenden Thiere gesichert zu sein, theils auf der niedrigen Küste.

Nova Zembla, von den Russen nowaja Zemla d. i. neues Land genannt, ist eine nördlich von Sibirien liegende, zum russischen Asien gehörende, große aber unfruchtbare und unbewohnte Insel, die weder Gras, noch sonst irgend ein grüner Pflanzenwuchs bedeckt. Die Russen besuchen sie, um Walrosse und Seehunde zu fangen, oder Bären zu jagen.

Verbesserungen.

Seite 9, Zeile 6. von unten lies: zwischen Verdeck statt: auf dem Verdeck.

Seite 14, Zeile 8. lies: Reff einbinden.

Inhalt.

Einleitung. Seite 1

Erster Abschnitt.
Reise nach dem Eismeere. 6

Zweiter Abschnitt.
Seeleben und Einrichtungen auf dem Schiffe. 18

Dritter Abschnitt.
Fahrt im Eismeere und Merkwürdigkeiten dieser Weltgegend. 28

Vierter Abschnitt.
Von Seehunden, Walrossen und weißen Bären. 45

Fünfter Abschnitt.
Vom Walfischfange. 58

Sechster Abschnitt.
Seeabenteuer und verschiedene Bemerkungen. 75

Siebenter Abschnitt.
Rückreise nach Europa. 82

Anhang.
I. Ueber die Entstehung und Beschaffenheit des Eises im Polar-Meere. 91
II. Kurze Geschichte des Walfischfanges im Eismeere. 106
III. Ueber Grönland, Spitzbergen und Nova Zembla. 111

Bei Ch. E. Kollmann sind ferner erschienen
und in jeder guten Buchhandlung zu haben:

Erinnerungen aus den Jahren 1813 und 1814. Aus dem Tagebuche eines Freiwilligen. 8. 1820. 2 Thlr. 12 gr.

Die Flüchtlinge. Romantische Unterhaltungen, vom Verfasser des Romans Heliodora. 8. 1820. Mit einem schönen Kupfer von Junge und Roßmäßler jun. 1 Thlr. 8 gr.

Heinrich von Heimburg und Mechtilde von Treseburg. Rittergeschichte aus der ersten Halbscheid des zwölften Jahrhunderts. Vom Verfasser des Aranzo ꝛc. 8. 1820. 1 Thlr. 4 gr.

Gonzalvo. Räuber und Zeitgenosse Aranzo's. Von demselben Verfasser. 1. Bd. mit Kupfern. 1820. 1 Thlr. 4 gr.

Perrin von Parnajon, vormal. Hauptmann, Lebenserfahrungen, Unglücksfälle, Feldzüge und Reisen eines Weltbürgers. 2 Thle. 8. 1820. 2 Thlr. 16 gr.

Für Winterabende. Erzählungen von Leander. Herausgegeben von Friedrich Laun. 2 Thle. 8 1818. 2 Thlr.

Die graue Stube auf der Burg Ulmenhausen, oder das stille Kind; vom Verfasser Urach des Wilden. 2 Bde. mit Kupf. von Roßmäßler. 8. 1818. 2 Thlr. 12 gr.

Hell, Theodor, das Haus Anglade, oder die Vorsehung wacht. Schauspiel in 3 Akten. Nach dem Franz. bearbeitet. 8. 1818. 20 gr.

Gilling, F. W. Seekönig Ingolf und seine Wikinger. Roman der Vorzeit. Mit Kupfer. 8. 1820. 1 Thlr. 8 gr.

Gilling, F. W., Jugendliebe, oder das Kloster in der Sierra Morena. Eine Erzählung. M. K. 8. 1820.

Die Burg Alphausen oder Ziprians Frauenwahl. Komischer Roman aus dem Englischen. Bearbeitet von Theodor Hell. 8. 1820. 1 Thlr.

Gehe, E., Gustav Adolf, Tragödie in 5 Akten. Mit einem Kupfer. 8. 1818. 1 Thlr.

Das Roß vom Libanon. Thüringer Sage in vier Büchern. Mit zwei schönen Vignetten. 8. 1819. 1 Thlr.

Cäcilie von Chavell, oder Schicksale einer Emigrantin Neue Ausgabe. 8. 1819. 1 Thlr. 8 gr.

Die heiligen Rosen. Romantische Erzählungen aus dem Mittelalter. 8. Mit Kupf. 1819. 1 Thlr. 8 gr.

Der schwarze Zwerg. Vom Verfasser Robin des Rothen. Nach dem englischen Original frei bearbeitet von W. A. Lindau. Mit Kupf 8. 1819. 1 Thlr. 12 gr.

Aranzo der edle Räuberhauptmann. Ein Schrecken in Spaniens Thälern und Gebirgen. 2 Theile, mit Kupf. von Roßmäßler. 8. 1820. 3 Thlr.

Bärmann, Dr. N., die glücklichen Bettler, ein tragikomisches Maskenspiel in 5 Akten, 8. 1819. 16 gr.

Sommer, C., Blüthen aus dem akademischen Leben. 8. 1818. Mit Kupf. 1 Thlr.

Romantische Geschichten. Vom Verfasser des Romans Heliodora. 8. 1819. 1 Thlr. 6 gr.

Liebe und Treue. Irmas Schicksale. Louise. Drei Erzählungen vom Verf. des Aranzo. 8. 1820. 21 gr.

Demian, J. A., der deutsche Bund, in seiner Gesammtkraft dargestellt. gr. 8. 1 Thlr.

Ebhardt, G. F., theologische und philosophische Raisonnements, in Bezug auf den animalischen

Magnetismus; nebst einer Beleuchtung über Realität und Irrealität. Oder: Blicke auf Gott, Natur und den Menschen. 2te Auflage. gr. 8. 12 gr.

Hebräisches Elementarbuch zum bessern und stufengemäßern Erlernen des Hebräischen und Rabbinischen, nebst einem vollständigen Wortregister. Für Schul- und Privat-Unterricht. Von J. Wolf und G. Salomon. 8. 16 gr.

Haupt, J. L., von der Sünde wider den heiligen Geist, ein Sermon Doctor Martin Luthers. Nebst einer Einleitung und Zugabe, neu ans Licht gestellt. 8. 12 gr.

Klein, Dr. F. A. Zwölf heilige Reden, in der Stadtkirche zu Jena gehalten. gr. 8. Druckp. 1 Thlr. Schrbp. 1 Thlr. 8 gr.

Klein, Dr. F. A., Grundlinien des Religiosismus. Versuch eines neuen Systems zur Auflösung des gewöhnlichen Rationalismus und Supernaturalismus. 8. 12 gr.

Klein, Dr. F. A., die Beredtsamkeit des Geistlichen, als eine Nachfolge Christi, in einer Reihe von Vorlesungen zur Berichtigung einiger homiletischen Grundirrthümer, und zur Beförderung eines christlich-religiösen Sinnes unter denen, welche Geistliche sein und werden wollen, dargestellt. 8. 16 gr.

Moser, Dr. Aug., Luther, oder Reformationsgeschichte. Zunächst für die deutsche protestantische Jugend dargestellt, mit 3 Kpfrt. 2te Ausg. 8. 12 gr.

Pölitz, Prof. K. H. L., das sächsische Volk, als ein während der funfzigjährigen Regierung seines Königs mündig gewordenes Volk. Ein akademischer Vortrag, zur Gedächtnißfeier des Regierungsantritts Sr. Majestät des Königs von Sachsen. Am 15ten September 1818 gehalten. gr. 8. geh. 6 gr.

Rebs, M. Ch. G. Was fordert die Zeit von den Schulen? Ein Versuch zur Beantwortung dieser Frage. Für Freunde des Schul- und Erziehungs-Wesens und alle Mitglieder des Lehrstandes zur Prüfung und Beherzigung. Nebst einer Rede am Grabe eines verdienstvollen Lehrers. 8. geh. 8 gr.

Ueber deutsche Universitäten und Studenten. Ein Wort gegen Stourdza's Urtheil über dieselben. 8. geh. 4 gr.

Englisch.

Crabb, G., kleines Buchstabier- und Lesebuch für Anfänger, oder practische Methode, die englische Aussprache durch zweckmäßige Uebungen zu erlernen. 2te sehr verbesserte und vermehrte Auflage. 8. 6 gr.

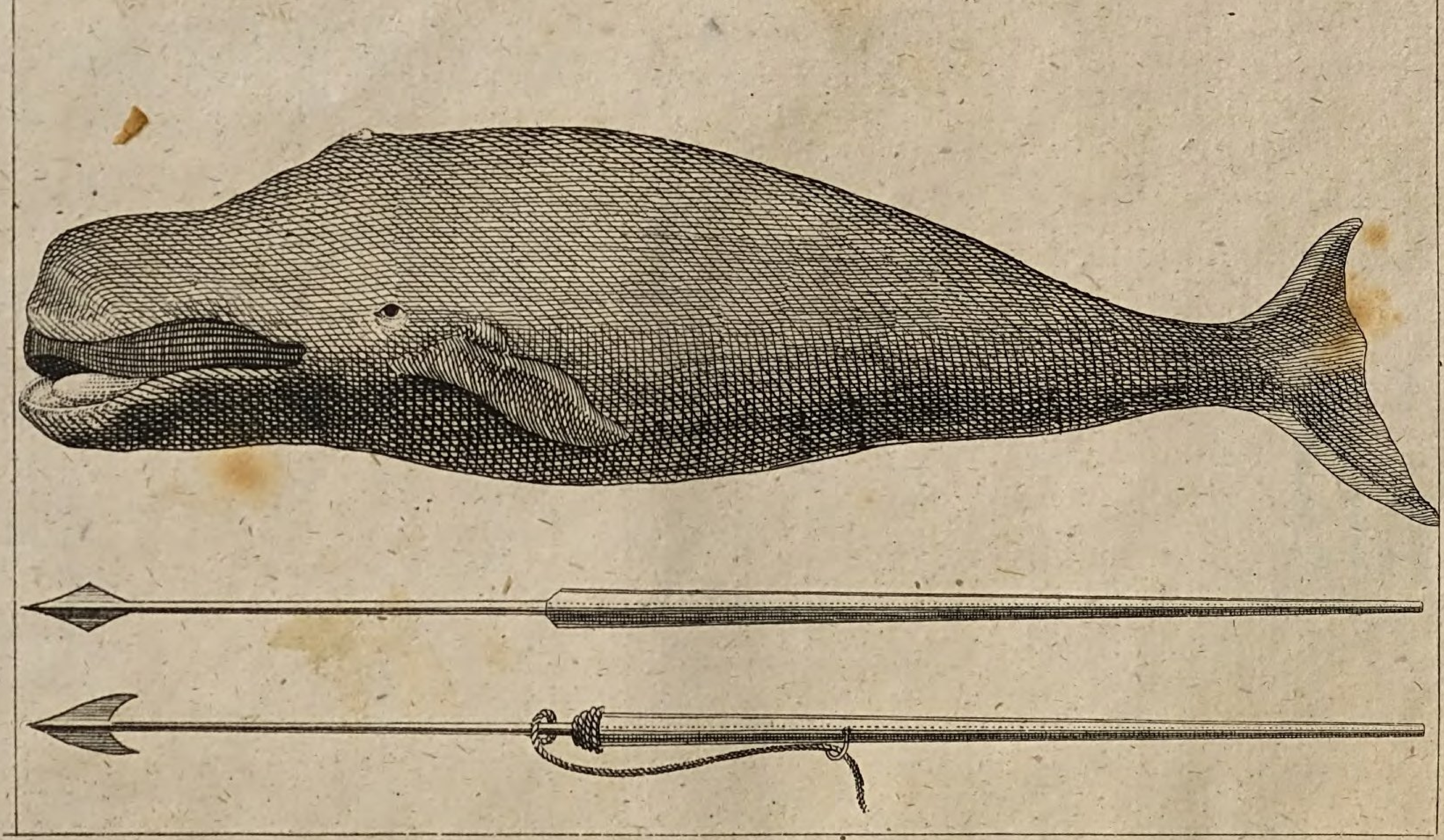
The Merry Companion; or new jest-book containing a great variety of original anecdotes and of other selected articles as well as a copious collection of epigrams etc. 8. 14 gr.

Ricklefs, Dr. Fr. R., neue englische Chrestomathie, aus den besten Prosaikern der Nazion zusammengetragen. Mit den nöthigsten Sachanmerkungen begleitet, und mit Ton- und Lesezeichen versehen. gr. 8. 2te Aufl. 12 gr.

Französisch.

Lax, S., Uebersicht aller etymologischen Regeln der französischen Sprache. Zweite Auflage, verbessert und vermehrt, besonders mit allen unregelmäßigen Zeitwörtern. 8. 8 gr.

Louis, J., erster Unterricht im Französischen. Nebst der Olivierschen Lesetabelle mit Erklärung und einem Anhange von Wörtern und leichten Gesprächen. 12. 12 gr.



Der grönländische Walfisch
nebst den bei dessen Fange gebrauchten Harpunen

Staats-
Bibliothek
Bamberg

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Köhler, Friedrich Gottlob

Reise ins Eismeer und nach den Küsten von Grönland und Spitzbergen im Jahre 1801 nebst einer genauen Beschreibung des Walfischfanges

Leipzig 1820

Bamberg, Staatsbibliothek -- Geogr.it.o.497
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11449873-0